

NEPTUNUS

info marine

27° jaargang nr 179
27° année no 179

1



tweemaandelijks maritiem tijdschrift 1979 - 1980

revue maritime bimestrielle



Maritime Training Simulators

The live exercising of modern warships, submarines, aircraft and weapons for training purposes is becoming impractical, uneconomic and in many cases dangerous. The alternative is digital simulation by Redifon.

Redifon are world leaders in supplying simulators offering realistic training facilities that are safe, efficient, cost effective and easily updated.

Redifon training simulators are available for marine navigation, naval tactics, fleetwork, CIC, helicopter control, submarine attack and air traffic / fighter control.

We would be pleased to discuss your training problems with you.

REDIFON SYSTEMS SIMULATION

Manor Royal, Crawley, Sussex.
Telephone: Crawley (0293) 28833.
Cables: Redsystems Crawley.
Telex: 877252.



**INTAIR
DIVISION**

Amerace S.A.
Chaussée de la Hulpe 150
B-1170 Brussels
Tel. (02) 673.80.53
Telex 25.657

NEPTUNUS

info marine

augustus 1979

27e jaargang nr 1

août 1979

27e année n° 1

LID



MEMBRE

sommaire neptunus

inhoud neptunus

gravelines ou grevelingen (VIII)
par j. verleyen

2

de belgische vissers tijdens de tweede wereldoorlog (VI)
door j. verleyen

12

avec h.m.s. sirius au moyen-orient
par l'enseigne de vaisseau m. hanton

16

de zee en de kunst - jan de clerck
door n. hostyn

21

panorama maritime - maritiem panorama
par - door h. rogie

24

woorden uit de zeemanskist. de zee
door oppermeester j.-b. dreesen

30

bilan du trafic transmanche 1978
par h. rogie

33

postzegelnieuws (IX)
door eerste meester-chef a.a. jacobs

35

zevende vierdaagse van de ijzer
door e. van haverbeke

39

inhoud info-marine

sommaire info-marine

info-marine

info-reserve

neptunus winkeltje - la boutique neptunus

Revue maritime bimestrielle
Tweemaandelijks maritiem tijdschrift

Directeur de la revue
Directeur van het tijdschrift
J.C. Liénart

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef
E.A. Van Haverbeke

Photos - Foto's
R. De Meersman

Administratie - Administration
Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit, 't winkeltje :
Correspondance, changements d'adresse, publicité, boutique :
Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende ;
Tel. (059) 80 14 02 ext. 389

Directeur publiciteit - publicité
C. Béatse b.p. 17, 8400 Oostende

Ventes - Abonnements
Verkoop- en Abonnementendienst
Compte 280-0400779-12 ou 473-6090311-30 de Neptunus/Oostende
Rek. 280-0400779-12 of 473-6090311-30 van Neptunus/Oostende
200 F gewoon - normal
300 F steun - soutien
500 F ere - d'honneur

Raad van beheer
Conseil d'administration
Président - Voorzitter : J.C. Liénart

Vice-président - Ondervoorzitter :
V. Ségaert en R. Van Ransbeek

Sekretaris - Secrétaire : Ch. Freys

Penningmeester - Trésorier : J.-P. Falise

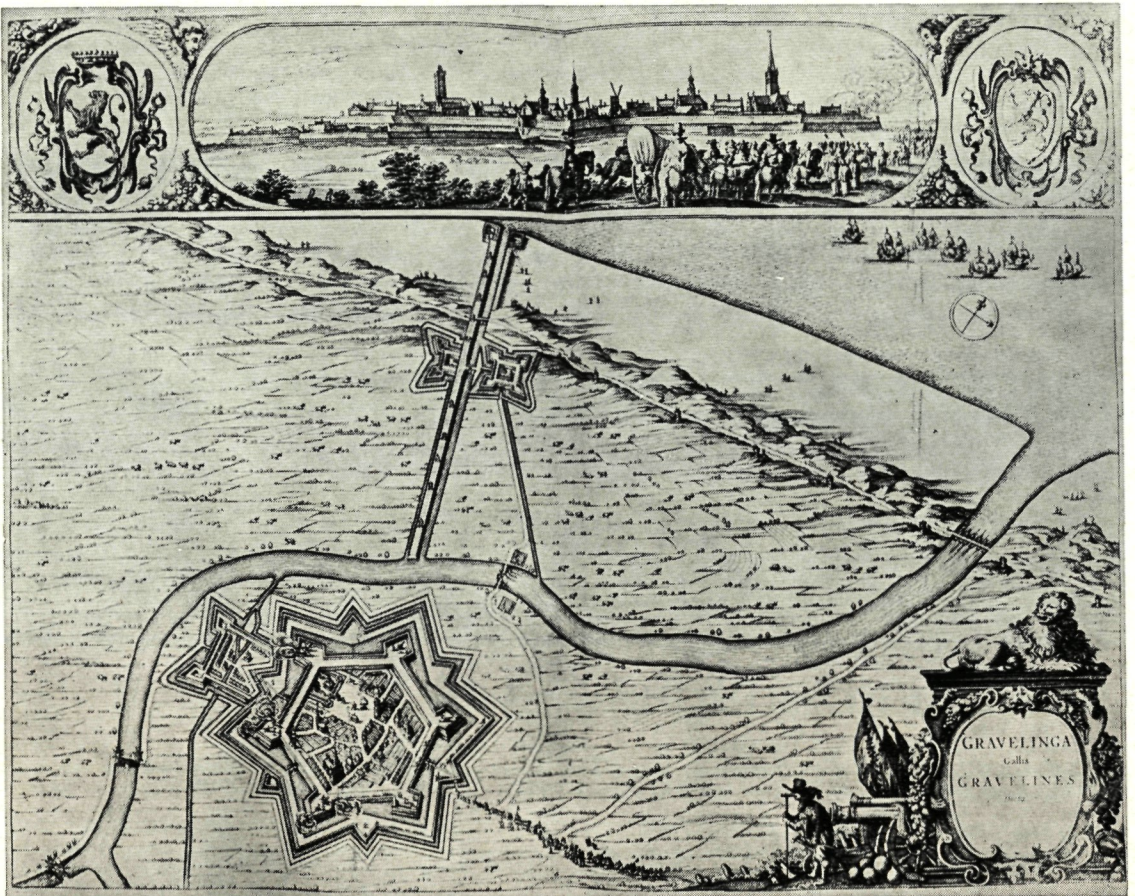
Beheerders - Administrateurs : C. Béatse, D. Geluyckens, F. Dumont, A. Van den Driessche, J. Arys, E. Van Haverbeke, G. Gouwy, Lambinet, M. Verboven, J. Dreesen, E. Pouillet, A. Dryepont, A. Schram, H. Rogie, U. Derycke, A. Devreese.

Ces pages sont dédiées à la population gravelinoise et à son Maire en témoignage de reconnaissance pour l'accueil réservé en 1914-1918 à tant de soldats belges qui n'avaient plus de foyer.

Gravelines ou Grevelingen

En marge de l'activité navale belge 1914-1918 (VIII)

Par J. Verleyen



AVANT-POSTE CÔTIER DES HABSBOURGS...

Nous entrons maintenant dans cette partie de l'histoire de Gravelines qui nous a laissé des témoins encore visibles (constructions ou vestiges de constructions) et, aussi, des archives plus abondantes. Comme nous l'avons dit, Gravelines va prendre plus d'importance comme place forte que comme port.

De la mort du Téméraire (1477) à l'avènement de Charles Quint (1515)... (1)

L'exposé général sur l'hinterland du port de Gravelines nous a déjà fait connaître des points importants de cette période, points qu'il suffit de compléter. Que faut-il ajouter au sujet de ces années troublées durant lesquelles domine Maximilien d'Autriche, soit en premier plan, soit en second plan ?

La mort du Téméraire a été suivie de l'envahissement de l'Artois par Louis XI, de l'Artois sauf Saint-Omer. Cette affaire se termine, provisoirement, par le traité d'Arras, signé le 23 décembre 1482, l'année même de la mort de Marie de Bourgogne (25 mars).

Ce traité est très favorable à la France et aux grosses communes flamandes qui trouvent, dans le Roi de France, un protecteur. Maximilien doit donner sa fille Marguerite en mariage au Dauphin qui est le futur Charles VIII. L'enfant de trois ans est confiée à la Cour de France, en 1483, à Hesdin (lieu toujours très disputé et, pour le moment, entre les mains du Roi de France). Le mariage est à peine conclu que Louis XI meurt, le 30 août 1483, laissant le trône à son fils Charles VIII.

En 1485, la situation déjà tendue entre Maximilien et les grosses villes de Flandre dégénère en conflit. Maximilien est demeuré, dans l'histoire, peu sympathique à cause de ses mercenaires allemands et des troupes de renfort que lui fournit son père, l'Empereur Frédéric III, troupes qui ont laissé de mauvais souvenirs dans les régions où elles sont passées. On en parle encore dans certaines monographies locales. Mais, ce qui est digne d'être signalé, c'est que ce conflit avec Maximilien fait apparaître une différence totale entre les communes de ce que l'on pourrait appeler le centre de la Flandre et les communes du Westhoek. Les villes du centre qui, pour le moment, ne veulent être que les « Trois Membres de Flandre » (Gand, Bruges et Ypres) sont contre alors que les villes du Westhoek sont pour Maximilien. Le Roi de France, soutenant les adversaires de Maximilien, va donc attaquer les villes du Westhoek. Georges DUPAS, déjà cité, nous confirme que Philippe de Crèvecœur, sieur d'Esquerdes, lieutenant-général du Roi en Picardie est chargé des opérations. En mai 1487, il s'empare de Saint-Omer, ville d'Artois qui n'avait pu être conquise et poursuit dans le Westhoek. Le 20 août il s'empare de Bergues et de Bourbourg. Gravelines aussi doit capituler sans résistance. Cette considération peut amener de l'eau au moulin de ceux qui croient que notre ville ne possédait pas encore de fortifications sérieuses à l'époque. Mais, Dunkerque et Nieuport tiennent le coup, comme nous le verrons.

L'année 1488 est particulièrement mauvaise pour Maximilien dans sa guerre avec les grosses villes de Flandre. Durant les premiers mois de cette année, il est prisonnier des Gantois, Brugeois et Yprois qui le retiennent à Bruges. Si l'on n'ose porter la main sur l'Archiduc, on se venge sur ses fidèles et c'est ainsi que Pierre Lanchals est mis à mort le 22 mars 1488. C'est pour venger sa mémoire, que la Ville de Bruges est obligée, depuis lors et à perpétuité, d'entretenir des cygnes, ces oiseaux au long col, sur ses canaux. Le 500^{ème} anniversaire de cet événement sera certainement célébré dignement à Bruges, dans quelques années.

Au début de 1489, la situation se retourne au profit de Maximilien. En février de cette année, nous dit Georges DUPAS, une offensive partie de Dunkerque permet de libérer Saint-Omer, Bergues, Gravelines et Bourbourg. Ainsi prenait fin l'éphémère occupation de Saint-Omer pour laquelle nous avons donné les dates du 24 juillet 1487 au 10 février 1489. La réoccupation de Gravelines dut être antérieure à cette dernière date puisque Jules FINOT, déjà cité, nous dit que c'est au château de Gravelines que fut préparée l'opération-surprise qui devait aboutir à la récupération de Saint-Omer. A la même période, Nieuport, fidèle à Maximilien également, est assiégée par Crèvecœur et Vendôme. Camille WYBO, déjà cité, nous a décrit brièvement ce siège terrible qui est le quatrième subi par la ville. En se fondant sur la « Chronycke van Dunkerke » et sur le chroniqueur François HARRAEUS, il nous dit que dix assauts furent lancés, que trois tours furent abattues et qu'une énorme brèche fut faite dans les murs. Dix pièces d'artillerie éclatèrent par suite du surchauffement. La ville était sur le point de devoir se rendre lorsque le bourgmestre Jean Turpin tenta un dernier effort. Il réunit le peuple et le harangua. Les femmes s'en mêlèrent et lancèrent du haut des remparts tout ce qui leur tombait sous la main, des cendres brûlantes, de la chaux vive et des ruches d'abeilles. Les assiégeants perdirent, ce jour là, 900 hommes et le siège fut levé. Cet épisode héroï-comique, rapporté par la chronique, peut faire sourire les gens de notre époque. On retrouve, du reste, beaucoup d'éléments de ce genre dans des sièges anciens. Toujours est-il que le grand succès défensif remporté à Nieuport combiné avec la contre-offensive menée dans le reste du Westhoek retournent la situation au profit de Maximilien. C'est le 14 août 1489, note encore Camille WYBO, qu'un messager de l'Archiduc vient annoncer à Nieuport que la paix est conclue.

En effet, le 31 octobre suivant, est signé à Montils-lez-Tours un traité de paix entre le Roi de France, l'Archiduc et les Etats de Flandre. Maximilien récupère ses droits en Flandre. Gand, Bruges et Ypres doivent demander pardon à genoux et payer de lourdes amendes. Les villes du Westhoek, par contre, recevront des privilèges en récompense de leur loyauté.

On peut croire à la paix revenue mais un nouvel incident grave intervient entre Maximilien et Charles VIII. Il s'agit d'une question de mariage à laquelle nous avons fait allusion. Charles VIII est juridiquement marié avec Marguerite d'Autriche tandis que Maximilien, veuf de Marie de Bourgogne, désire se remarier. Il a jeté son dévolu sur Anne de Bretagne, laquelle, à vingt ans, se trouve héritière de son duché. Ceci est pour Maximilien une bonne occa-

(1) On peut utilement consulter, sur cette période, le Tome IV de l'Algemene Geschiedenis der Nederlanden : « Crise et rétablissement de l'autorité de Bourgogne (1477-1493) » par F.W.N. HUGENHOLTZ.

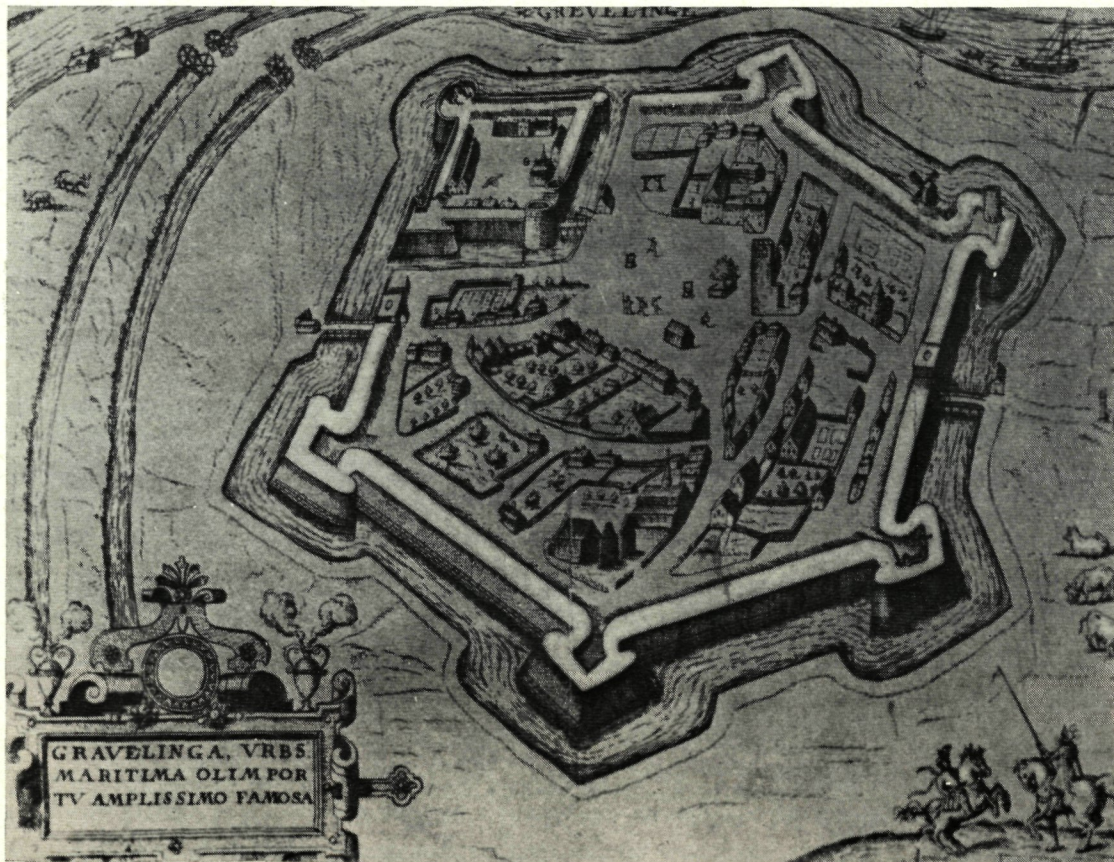
sion d'étendre ses domaines. Le mariage d'Anne de Bretagne et de Maximilien a lieu, par procuration, le 30 mars 1490, à Rennes. Mais, Charles VIII a aussi son idée en tête. Il assiège Rennes qui doit capituler et Anne de Bretagne est sa prisonnière.

Ceci se passe en novembre 1491 et Charles VIII annonce, du reste, qu'il va faire conduire Anne chez son époux légitime Maximilien. Quelques jours plus tard, on apprend avec effarement que le Pape Innocent VIII à la requête de Charles VIII, a cassé le mariage (non consommé) avec Marguerite d'Autriche et qu'il autorise Charles VIII à épouser Anne de Bretagne. C'est le signal d'une reprise des hostilités entre Maximilien et le Roi. Assez vite, toutefois, la paix est conclue pour un temps assez long. Le traité de Senlis du 23 mai 1493 restitue l'Artois à Maximilien sauf Théroouanne (dot de Marguerite). Cette ville de Théroouanne a été bien disputée de même que Hesdin. Nous aurons encore à en reparler.

Un grand pas vient d'être franchi dans la formation de la France. La Bretagne en fait désormais partie et ce rattachement a des conséquences importantes au point de vue maritime. Henry DE VOS, déjà cité, souligne que c'est depuis cette époque que les Bretons servent si nombreux dans la Marine française. Il attire l'attention sur le fait que cet événement est rappelé par la tradition en matière de

dénomination des unités navales. En 1515, un vaisseau breton, nommé « la Cordelière », sauta devant Brest au cours d'un engagement avec un vaisseau anglais. Le commandant de ce navire portait le nom breton de Portzmoguer, nom francisé en Primouguet. Encore maintenant, il existe presque toujours dans la Marine Nationale deux unités (parfois importantes) portant les noms de « la Cordelière » et de « Primouguet ».

Vient alors le règne de Philippe le Beau, qui monte sur le trône à 16 ans en 1494. Georges DUPAS note, judicieusement, qu'il fit encore la déclaration de foi et d'hommage au Roi de France pour ses comtés de Flandre et d'Artois, une vieille tradition qui ne va plus durer longtemps. Cela se passait à Arras, dans l'Abbaye de Saint-Vaast, le 5 juillet 1499. En 1500, l'année de la naissance de son fils qui devait devenir Charles-Quint, il fit sa joyeuse entrée dans les villes du Westhoek. Jules FINOT note qu'il séjourna, cette année-là, au château de Gravelines et qu'il accorda audience aux ambassadeurs du Roi d'Angleterre Henri VII. Il avait épousé, le 18 octobre 1496, Jeanne d'Aragon (tristement connue sous le nom de Jeanne la Folle), fille de Ferdinand d'Aragon et d'Isabelle de Castille, les unifacteurs de l'Espagne. Cette union devait amener nos provinces à partager le sort de l'Espagne et devait, à longue échéance, se révéler lourde de conséquences pour Gravelines. En attendant, elle valut

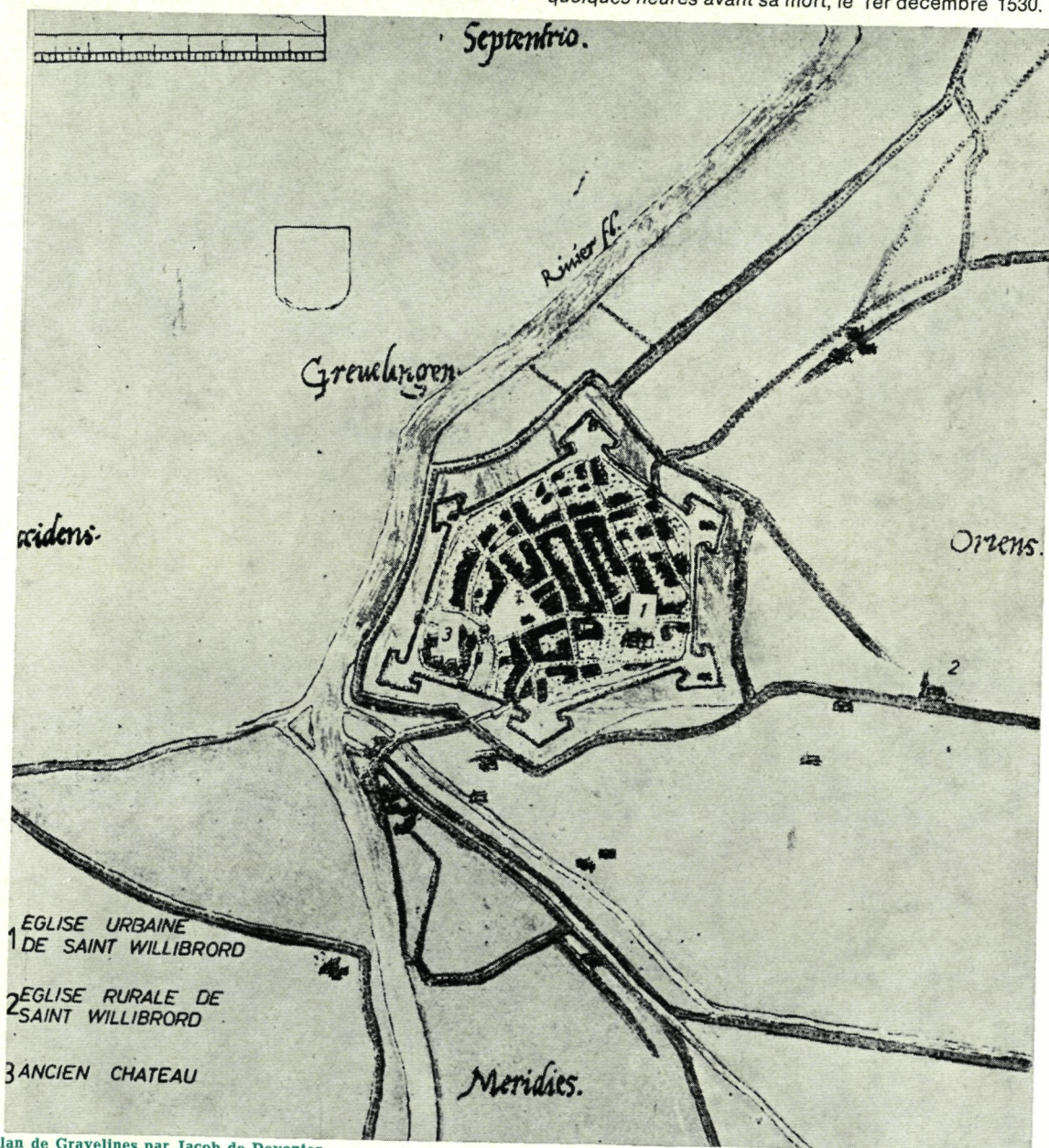


Les fortifications de Charles-Quint
vues par Frans HOGENBERG
Cliché aimablement communiqué par Marcel LAIDEZ

déjà à Philippe le Beau de mourir à Burgos, en Castille, le 25 septembre 1506. Il venait d'hériter de ce pays par le décès de son beau-père. Le futur Charles-Quint avait six ans. Les Etats-Généraux demandèrent à Maximilien d'exercer une seconde fois la régence des Pays-Bas.

Maximilien s'empessa de déléguer ses pouvoirs de régent à sa fille, Marguerite d'Autriche, deux fois veuve entretemps. Elle vint s'installer à Malines qui avait été une résidence favorite de son père. Elle y a laissé bon souvenir et sa statue orne la Grand'-Place depuis le milieu du siècle dernier. En 1520, elle y a vu s'arrêter les travaux de la construction

de Saint-Rombaut, la future cathédrale, qui nous est parvenue, dans cet état. Elle y fit construire également son palais qui existe toujours. Lorsque le futur Charles-Quint fut proclamé majeur à l'âge de 15 ans en 1515, elle conserva la Régence des Pays-Bas et la conservera jusqu'à sa mort en 1530. Elle a donc gouverné nos régions pendant près d'un quart de siècle. Les historiens discutent beaucoup de sa politique étrangère et sont, comme presque toujours, divisés. Certains disent que sa répudiation par Charles VIII l'avait rendue foncièrement anti-française. D'autres citent un passage de sa lettre d'adieu à son neveu Charles Quint, lettre dictée quelques heures avant sa mort, le 1er décembre 1530.



Plan de Gravelines par Jacob de Deventer.

Ce cliché, reproduit avec l'aimable autorisation du Professeur Dr. Adriaan VERHULST, a servi à illustrer le transfert de l'église paroissiale St WILLIBORD de l'extérieur à l'intérieur de la ville neuve.

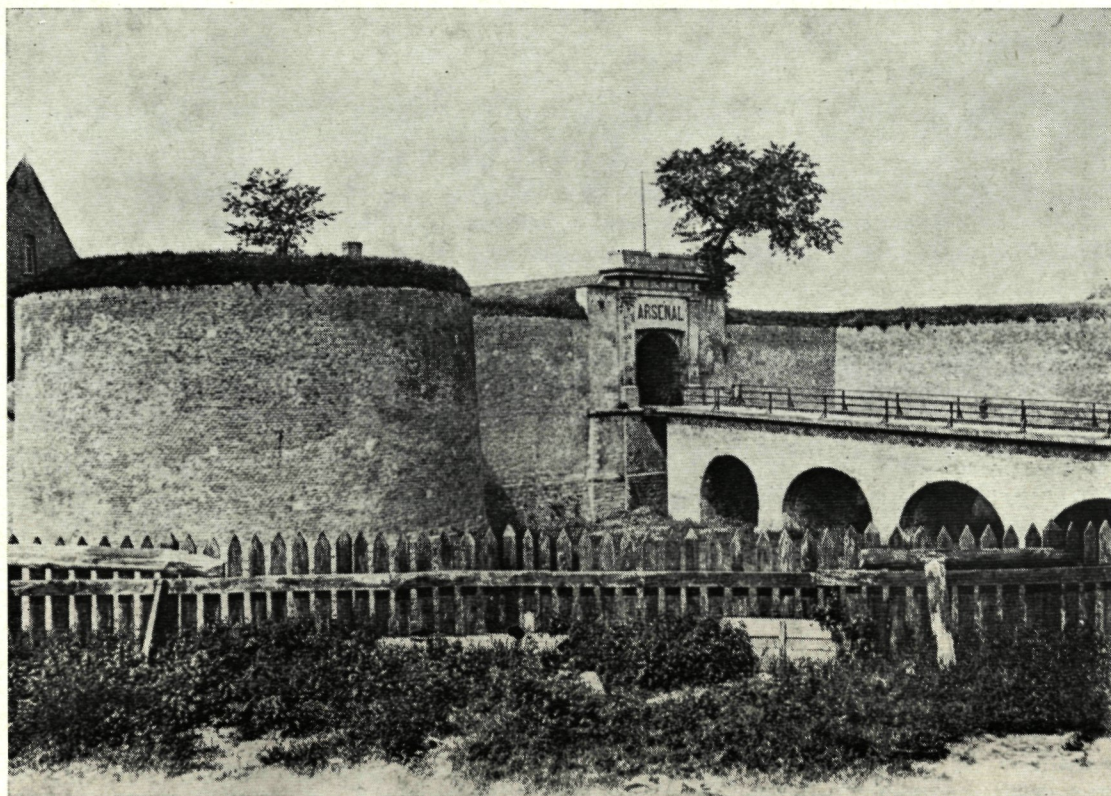
Ce passage, sur lequel nous reviendrons, peut faire croire le contraire. Il faut encore toujours admettre la réserve que l'on peut avoir changé entre le début d'un règne et sa fin.

Par sa diplomatie, au talent indéniable, certains attribuent donc à Marguerite, dans les premières années de sa régence, la paternité d'une coalition anti-française dans laquelle les Pays-Bas doivent demeurer neutres. Cette coalition groupe principalement Maximilien (devenu empereur depuis 1493) et le nouveau roi d'Angleterre Henri VIII contre le nouveau roi de France, Louis XII. En 1513, Henri VIII, qui se dit toujours roi de France et d'Angleterre, débarque des troupes à Calais, zone toujours anglaise mais plus pour longtemps. Il s'empare de Thérouanne qu'il fait démolir à l'exception de la cathédrale et des maisons des chanoines. Passant à travers les Pays-Bas, il attaque, la même année, Tournai et s'en empare. Tournai relevait directement du roi de France depuis l'acceptation par Philippe II Auguste de la requête de cette ville. Nous avons eu l'occasion de parler, à plusieurs reprises, de cette ville comme territoire relevant directement de la Couronne de France et de citer certaines aventures que cette allégeance lui valut. Cette ville demeurera anglaise durant cinq ans et garde encore quelques souvenirs de cette époque. En 1518, à l'occasion de la paix conclue entre Henri VIII et le nouveau roi de France François 1er, Tournai et Thérouanne seront rendues à la France. Au moment où, en 1515, Charles devient souverain des Pays-Bas, il hérite donc déjà d'une situation qui va

conduire à un nouveau conflit avec la France, conflit auquel nos régions seront mêlées.

L'année décisive de 1520 : Le « Camp du Drap d'Or » et l'entrevue de Gravelines...

En juin 1520, François 1er et Henri VIII se rencontrent au « Camp du Drap d'Or » dont les splendeurs ont été vantées par tous les auteurs. Ce camp est situé entre Ardres et Guines, villes distantes d'une douzaine de kilomètres. Nous avons dit, au moment opportun, que ces deux villes furent prises par les Anglais, en 1347, en même temps que Calais mais qu'Ardres fut reprise par le Roi de France dès 1376. C'est ainsi que le roi et la reine d'Angleterre vont résider à Guines tandis que le roi et la reine de France vont résider à Ardres. Charles Quint, qui a maintenant vingt ans, est invité à cette fastueuse et inutile rencontre. Il est accompagné de sa bonne tante Marguerite, qui a maintenant quarante ans et qui veille sur lui comme sa mère. A l'issue de la réunion infructueuse, Charles Quint invite Henri VIII à venir lui rendre visite, chez lui, à Gravelines toute proche. La visite a lieu le mois suivant, en juillet 1520, et donne lieu à des fêtes et réjouissances dignes du Camp du Drap d'Or. Les auteurs en ont aussi vanté la somptuosité et Georges DUPAS, qui a beaucoup œuvré à la vulgarisation de l'histoire de ce coin du Westhoek, cite un texte décrivant le pays entre Gravelines et Dunkerque couvert de tentes et de pavillons et la mer couverte de grosses « naves » qui apportaient des provisions abondantes de tous les pays. Si le Camp du Drap d'Or s'est



Une des tours qui défendaient l'entrée du château du côté de la ville et dont les soubassements datent encore de Charles-Quint.
Cliché de 1902 aimablement prêté par Marcel LAIDEZ.

terminé sans décision, l'entrevue de Gravelines se termine par la conclusion d'une alliance entre Charles Quint et Henri VIII. Nous l'avons dit, Charles Quint héritait d'une situation déjà amorcée par son grand-père Maximilien et par sa tante Marguerite. Celle-ci était, du reste, présente à Gravelines comme à Calais. Quel fut son rôle dans toute cette affaire ? Personne ne soupçonnait certainement que cette guerre franco-habsbourgeoise allait, avec quelques intermittences, durer durant tout le règne de Charles Quint et tout le règne de son fils Philippe II.

Elle ne prit, en effet, fin que par la Traité de Vervins du 2 mai 1598, peu avant la mort de Philippe II.

Ne quittons pas cette entrevue mémorable de Gravelines sans signaler avec Justin de PAS, déjà cité, que notre Régente prit alors le bateau et qu'elle remonta le cours de l'Aa jusqu'à Saint-Omer d'où elle gagna Cassel en voiture, en route pour Malines.

Charles Quint vint également à Saint-Omer.

Chose assez curieuse, ce n'est qu'en 1558, après la fin du règne de Charles Quint, que Gravelines se trouvera sur le théâtre des opérations. La guerre se déroule d'abord ailleurs et, principalement, en Italie.

Notons toutefois que Charles Quint s'empare de Tournai en 1521 et que cette ville lui est acquise par le Traité de Madrid de 1525, au moment où François 1er a été fait prisonnier à Pavie. Mais notre Keizer Karel a certainement profité de son séjour à Gravelines, en 1520, pour se rendre compte de l'importance stratégique de ce lieu et pour décider d'en faire un solide avant-poste côtier.

En 1528, Marguerite d'Autriche obtient des Etats de Flandre les crédits nécessaires pour passer à la réalisation.

La fortification de Gravelines par Charles Quint...

Ce sujet est redevenu d'actualité dans le cadre de la mise en valeur actuelle du vieux site fortifié de Gravelines. L'enceinte fortifiée de Charles Quint est, comme nous le verrons, demeurée le noyau de l'ensemble. Elle fut modernisée et complétée au temps des Archiducs. Elle fut encore remaniée et étendue par Vauban, après la conquête française.

Mais, le vieux tracé de la petite enceinte impériale est toujours visible et certaines fondations originales existent encore. Le regretté Maurice TORRIS et Marcel LAIDEZ insistent vivement sur ce point et nous ne pouvons mieux faire que de reproduire, pieusement, les quelques lignes que Maurice TORRIS avait rédigées, à notre intention, quelques semaines avant sa mort, en le remerciant une fois de plus.

« CHARLES-QUINT et GRAVELINES

« Le nom de Charles-Quint est intimement lié à l'histoire de Gravelines. Il y vint à plusieurs reprises et en des circonstances importantes. La plus mémorable de ses visites est l'entrevue qu'il eut dans nos murs en 1520 avec le roi Henri VIII d'Angleterre à l'issue du Camp du Drap d'Or.

« Comme l'on sait, la rencontre du Camp du Drap d'Or, où les cours de France et d'Angleterre

« avaient rivalisé de somptuosité, s'était finalement terminée par un échec politique. François 1er et Henri VIII n'avaient pu s'entendre. Charles-Quint saisit l'occasion et convia Henri VIII à Gravelines, où il le reçut d'une façon magnifique. Il scella avec lui une alliance, qui porta ses fruits par la suite.

« Mais ce qui attache plus encore peut-être le souvenir de Charles-Quint à Gravelines, ce sont ses fortifications. Pressentant sans doute les événements, qui allaient se dérouler trente-huit ans plus tard, il voulut faire de Gravelines une solide place forte et fit édifier dans ce but les six bastions qui depuis lors constituent l'ossature de notre système de défense. Remaniés certes au cours des siècles, nous les connaissons encore.

« Ces bastions furent dénommés, en allant de l'ouest à l'est : bastion du château, bastion de Gand, bastion de Bruges, bastion d'Ypres, bastion du Franc, bastion du Roy. Charles-Quint avait en effet demandé aux quatre Membres de Flandre, puisqu'il s'agissait de la sécurité commune, de bien vouloir payer la construction de quatre d'entre eux. En reconnaissance, il avait fait graver leurs armes sur les flancs de chacun des bastions concernés.

« Charles-Quint fit aussi construire ce que l'on dénomma le Château, maintenant notre Arsenal. C'est en quelque sorte une petite place forte dans la grande. Pour cela il utilisa le bastion ouest, face à la direction de Calais. Les murs extérieurs en furent surélevés, et du côté de la ville deux solides courtines furent construites, séparées par une porte monumentale, flanquée de deux grosses tours. Tout cela évidemment fut également remanié par la suite, surtout après le terrible drame du mois d'août 1654, où les poudres du Château explosèrent, détruisant la plus grande partie de la ville. Mais l'on croit cependant que les soubassements des grosses tours, encore visibles de nos jours, dateraient de Charles-Quint.

« Mentionnons pour terminer que cette œuvre du grand Empereur continua par la suite à jouer un rôle dans l'histoire de Gravelines. C'est ainsi que pendant toute la guerre de 1914-1918, l'Armée belge l'utilisa, y installant de vastes dépôts et d'importants ateliers. En 1940, les troupes françaises garnirent ses remparts, afin de contenir l'avance allemande vers Dunkerque. Puis, hélas !, vinrent les Allemands, qui y installèrent une puissante D.C.A. ce qui lui valut d'être terriblement bombardée le 4 août 1944 dans l'après-midi ».

Comme quoi, la surface intérieure de ce bastion ouest, sur laquelle est érigé actuellement le nouveau et magnifique Centre Culturel et Social de la ville, en a déjà vu de toutes les couleurs. Nous y reviendrons.

Georges DUPAS nous dit que la sollicitude de Charles-Quint ne s'arrêtait pas à Gravelines. Les crédits obtenus en 1528 étaient destinés aux fortifications, à l'armement et à l'entretien des garnisons d'Aire, Saint-Omer, Dunkerque, Gravelines et Bourbourg. Charles-Quint va, en effet, doter les places fortes d'une garnison permanente et d'un gouverneur.

Au sujet de l'armement dont disposait la place,

Jules FINOT, cite une pièce des Archives du Nord (Recette de l'Artillerie ; Art. B.3.534). Il s'agit d'un inventaire, signé le 6 septembre 1530 (donc au début de l'existence de la place, par le Capitaine Jean de Thouars qui en prenait le commandement. Cet inventaire donne une idée assez impressionnante de l'artillerie, de l'armement, de l'outillage, des munitions et provisions entreposés à Gravelines.

SANDERUS, de son côté, nous donne la liste des gouverneurs qui se sont succédés à la tête de la place, depuis sa création jusqu'à sa première prise par la France, en 1644. Chose très digne d'être notée, sur ce laps de temps de plus d'un siècle, il n'y eut que huit gouverneurs. La fonction fut donc assez stable et la durée moyenne de son exercice fut assez longue. Nous citerons quelques noms de gouverneurs à propos d'événements qui les concernent.

Iconographie encore existante des fortifications de Charles Quint...

L'intérêt actuel porté au vieux site fortifié de Gravelines et l'exposition qui s'est tenue au nouveau Centre Culturel et Social, au début de décembre 1978, incitent à consacrer quelques lignes à deux représentations des fortifications de Charles Quint, représentations qui sont parvenues jusqu'à nous. Comme nous allons le voir, elles ont été réalisées alors que la place forte existait depuis quelques décades et avait subi le baptême du feu.

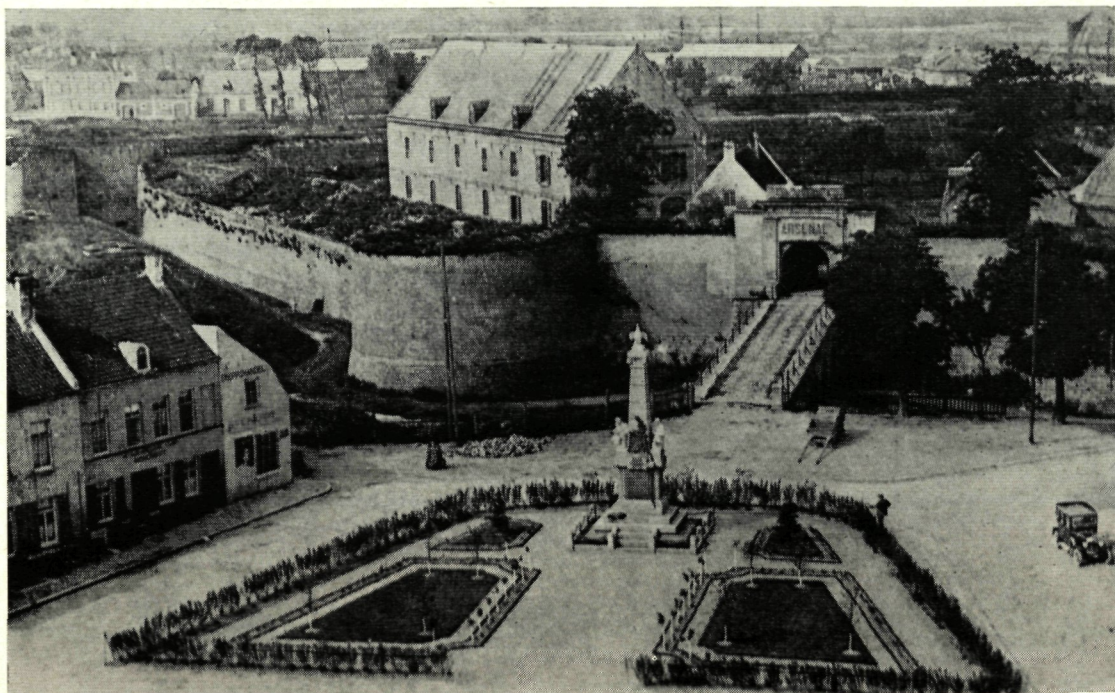
Le plan de Jacob de Deventer est déjà cité par Jules FINOT, en 1899. Il nous a déjà servi, avec le Professeur Dr. Adriaan VERHULST, pour illustrer le transfert de l'église paroissiale de Gravelines et nous avions promis d'y revenir (NEPTUNUS 1978/79

N° 1). Jacob de Deventer fut un grand cartographe des Pays-Bas. Il est né, entre 1510 et 1515, à Deventer ou près de cette ville. Il vécut à Malines de 1542 à 1572 et mourut à Cologne en 1595. Sa vie présente donc curieusement, beaucoup d'analogie avec celle de notre grand graveur Frans Hogenberg, dont il sera question à propos de la seconde illustration. Jacob de Deventer nous a laissés des cartes et environ 220 plans de villes des Pays-Bas.

Cette collection de plans lui fut commandée par Philippe II lui-même, dans un but militaire. Le travail dura plusieurs années, aux environs de 1560. Il en existe encore des « minutes » et des « mises au net », conservées à Madrid ou à Bruxelles (Bibliothèque Royale Albert 1er). Ces plans ne sont pas toujours d'égale valeur ni des plus précis. Ils présentent cependant l'immense avantage d'être tous dressés à la même échelle et suivant la même orientation (le nord étant au dessus). Bien souvent, le plan de Jacob de Deventer est le plus ancien plan connu d'une ville. De plus, ils nous donnent un aperçu d'ensemble de toutes les villes des XVII Provinces des Pays-Bas, au moment où ce vaste complexe (assez éphémère, nous allons le voir) était encore une réalité concrète. Enfin, ils ont encore le mérite de nous donner un croquis de ces villes à la veille des terribles guerres entre l'Espagne et les Provinces-Unies et la France, guerres qui vont durer plus d'un siècle et qui bouleverseront la physionomie de certaines de ces villes.

La gravure de Frans Hogenberg est très connue des chercheurs qui s'intéressent au vieux Gravelines.

Prise isolément, elle est assez difficile à identifier parce qu'elle n'est pas signée. De plus, comme le



Autre photo de la même tour, due à l'obligeance de Marcel LAIDEZ qui nous précise que le Monument aux Morts fut inauguré le 27 août 1922. L'obélisque est flanqué d'un soldat et d'un marin militaire. L'ancien-esplanade du chateau devenu l'Arsenal sous Louis XIV fut occupée par l'Armée Belge en 14/18. On y a érigé maintenant le nouveau Centre Culturel et Social.

fait remarquer Marcel LAIDEZ, il en existe deux versions. La différence entre ces deux gravures réside dans la position des personnages sur la place et surtout par le fait que l'une est décorée d'un cartouche et de cavaliers. Le Professeur Dr. L. VOET, Conservateur du Musée Plantin Moretus à Anvers, a mis très aimablement les choses au point, ce pourquoi il mérite d'être remercié ici.

Il s'agit bien, dit-il, d'une gravure sur cuivre de Frans Hogenberg. Cette plaque a été publiée dans les éditions de Plantin fit, en 1581, 1582 et 1588, de l'œuvre bien connue de Luigi Guicciardini « Descrittione di tutti i Paesi-Bassi ». Frans Hogenberg est né à Malines vers 1540. Son père, graveur également, était venu s'établir en cette ville où il travailla, notamment, pour Marguerite d'Autriche.

Frans Hogenberg a travaillé à Malines, il a travaillé en Angleterre en 1568 et 1569 et, à partir de 1570, se fixa à Cologne où il mourut vers 1590. Il a beaucoup travaillé pour Abraham Ortelius et nous a laissé un véritable compte-rendu par l'image des troubles religieux et des premiers combats entre Espagnols et Gueux (Oosterweel, Heiligerlee et Jemmingen). On lui doit aussi une « Abdication de Charles-Quint » et ce curieux « Leo Belgicus », carte des XVII Provinces en forme de lion qui fut souvent reproduite.

Frans Hogenberg et Jacob de Deventer ont donc vécu à Malines dont notre régente Marguerite d'Autriche avait fait un centre culturel de l'époque.

Ils sont morts, l'un comme l'autre, à Cologne, à la même période. Les troubles graves qui vont désoler nos régions, sous le règne de Philippe II, auquel nous allons arriver, ne sont certainement pas étrangers à ces départs. Il faut dire, par souci d'objectivité, que certains historiens, qui se penchent sur cette période (très étudiée actuellement) de notre histoire, estiment que les émigrants à Cologne ne doivent pas toujours être considérés « ipso-facto » comme des réfugiés politiques, au sens actuel de l'expression. Il y a eu là des gens, surtout ceux qui avaient un bon métier en mains, qui ont préféré aller vivre dans ce lieu paisible qu'était Cologne où les Catholiques et les Protestants coexistaient pacifiquement et où les horreurs de nos régions étaient inconnues.

Il est, pour nous, aisé de contrôler le degré de précision du travail de Frans Hogenberg et de Jacob de Deventer. Le croquis ci-joint a été dessiné, en 1977, sur un plan de la ville établi d'après photo aérienne. Nos deux graveurs du XVII^{ème} siècle ne disposaient pas de la photographie et encore moins de l'avion mais leur travail n'est pas si éloigné de la réalité. Honneur à eux ! Ce croquis, dessiné d'après photo aérienne, fournit aussi la preuve de l'existence toujours actuelle du tracé des fortifications de Charles-Quint.

Le moment est aussi venu de préciser que le cliché qui sert de frontispice à cette série d'articles est extrait de l'ouvrage de SANDERUS, dont il sera question en temps voulu. On y voit les fortifications de Gravelines vers 1635, au moment où la guerre va éclater, à nouveau, avec la France. L'enceinte aux six bastions est toujours visible mais l'ensemble a été complété par les Archiducs. C'est la seconde phase des fortifications.

Derniers points à noter au sujet de Charles-Quint et Gravelines...

Comme il a été dit, Gravelines ne se trouvera pas sur le théâtre des opérations durant tout le règne de Charles-Quint, malgré son importance stratégique et l'ampleur de ses fortifications. On serait tenté de dire que l'adage, si souvent critiqué, « si vis pacem, para bellum » se vérifie ici.

Précisément, peu après le début des travaux en 1528, est signée la Paix de Cambrai ou « Paix des Dames » (3 août 1529). Elle avait été négociée, en juillet, par Marguerite d'Autriche et Louise de Savoie, mère de François 1^{er}. Ce fait est rappelé sur le socle de la statue de notre régente à Malines. La paix est très favorable à Charles-Quint et c'est à son propos que certains disent que la Somme devient la frontière méridionale des Pays-Bas. Une chose importante est acquise. François 1^{er} renonce à tous droits sur la Flandre et l'Artois.

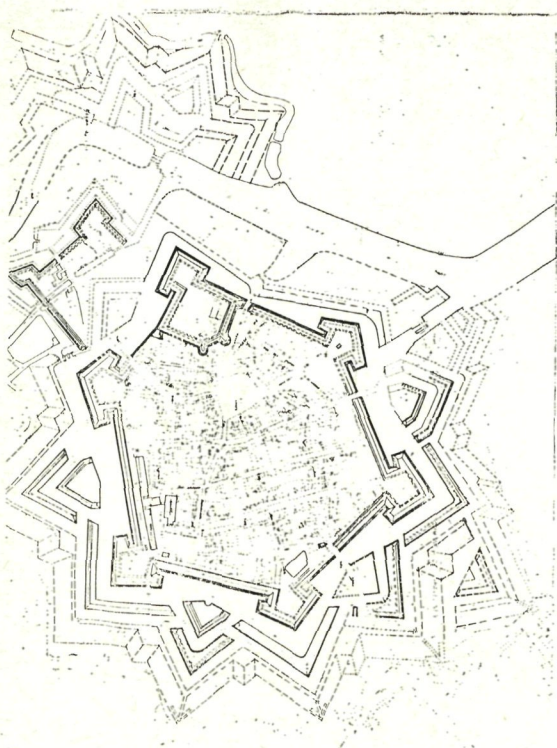
Ainsi prend fin cette tradition séculaire qui obligeait le Comte de Flandre à prêter serment d'allégeance au Roi de France, tradition qui fut encore respectée par Philippe le Beau. Marguerite d'Autriche mourut à Malines, le 1^{er} décembre 1530 après avoir envoyé une lettre d'adieu à son neveu. Les uns insistent sur le fait qu'elle lui recommandait de ne jamais laisser s'oublier le nom de la Maison de Bourgogne.

Les autres insistent sur la recommandation qu'elle lui faisait de s'efforcer de vivre toujours en paix avec la France et l'Angleterre. La guerre devait cependant reprendre sans toutefois toucher Gravelines du temps de Charles-Quint.

Le 30 juillet 1549, l'Empereur vint, en grande pompe, présenter à Gravelines son fils et successeur, le futur Philippe II. Cette présentation se fit partout et les auteurs sont unanimes pour dire que le prince fit mauvaise impression par sa froideur et son ignorance de la langue des lieux. En 1554, le prince épouse Marie Tudor, reine catholique d'Angleterre, Henri VIII étant mort le 28 janvier 1547, deux mois avant François 1^{er} (31 mars). Ce mariage avec Marie Tudor, que certains appellent la « lointaine épouse de Philippe II », vaudra, quatre ans plus tard, la participation de la flotte anglaise à la fameuse Bataille de Gravelines de 1558.

Notons, pour terminer, que la fin du règne de Charles-Quint va voir la disparition de deux localités très disputées depuis les dernières décades.

En 1553, l'Empereur s'empare de Hesdin et de ce qui reste de Théroutanne et fait raser le tout. Il fait rebâtir Hesdin, que nous avons considéré comme un baromètre de la situation sur la frontière méridionale, mais il la fait rebâtir un peu plus loin, au confluent de la Canche et de la Ternoise, non loin de Saint-Pol-sur-Ternoise. Cette nouvelle ville possède encore comme Mairie le palais qu'y fit construire Marie de Hongrie, sœur de Charles Quint et Régente des Pays-Bas après Marguerite d'Autriche. La ville devait encore être reprise par la France, en 1639, au début de la nouvelle guerre franco-habsbourgeoise, reprise par l'Espagne en 1658 et cédée à la France par le Traité des Pyrénées, en même temps que Gravelines. En 1697, devait y naître un personnage qui fait encore la célébrité de cette ville, l'Abbé Antoine Prévost



Les 6 bastions de Charles V sont toujours visibles actuellement. Croquis exécuté en 1977 par l'Agence d'Urbanisme de la Région Dunkerquoise (A.G.U.R.) sur un plan établi d'après photo aérienne. Le Nord se trouve pratiquement au dessus. Hexagone légèrement déformé à comparer avec les dessins de F. HOGENBERG et J. de Deventer. Aimablement communiqué par Patrick ODDONE.

d'Exiles, auteur du roman des aventures de Manon Lescaut et du Chevalier des Grieux.

Si Hesdin rebâtie a pu se recréer, depuis lors, un passé, il n'en est pas de même pour Théroouanne. Il ne subsiste, sur ce site, qu'un village sans importance. Un seul souvenir du vieux Théroouanne existe encore. C'est le « Grand Dieu de Théroouanne » conservé en la Basilique de Notre Dame à Saint-Omer. Ainsi, disparaissait l'évêché de Théroouanne dont nous avons signalé la création en 638 et dont Saint-Omer fut le premier évêque. Pendant plus de neuf siècles, le territoire de son diocèse s'étendait de l'Aa à l'Yser et Gravelines et Nieuport devaient y naître. Il ne serait tout de même pas devenu millénaire car une profonde réforme des circonscriptions ecclésiastiques était déjà en gestation. Elle devait se réaliser sous Philippe II.

Le 25 octobre 1555, Charles-Quint abdiquait devant les Etats Généraux qui représentaient les XVII Provinces qui se disloqueront plus tard. Nous devons parler de cette dislocation car Gravelines sera souvent citée à ce propos par suite de la position prise par son gouverneur, Valentin de Pardieu, en 1578. Le moment du départ de Charles-Quint est donc le mieux choisi pour en parler.

Les XVII Provinces des Pays-Bas...

L'Histoire présente de ces énigmes difficiles à expliquer. Depuis des siècles, on parle des XVII Provinces. Cette expression est souvent citée et nous avons même plusieurs fois fait allusion à un assez vaste ouvrage, publié à Liège dans le milieu du XVIIIème siècle et intitulé « Délices des Pays-Bas et description des XVII Provinces belgiques ». Encore de nos jours, ceux qui sont partisans d'un rapprochement avec nos voisins du Nord et ceux qui sont partisans du Bénélux sont volontiers taxés par leurs adversaires de vouloir reconstituer les XVII Provinces. L'homme de la rue est même tenté de croire que les XVII Provinces sont formées par les provinces belges et hollandaises additionnées.

Le plus étonnant est que de grands historiens, eux-mêmes, ne parviennent pas à se mettre d'accord sur une liste exacte. Il suffit, pour s'en convaincre, de consulter les manuels d'histoire scolaires ou de suivre des expositions ou manifestations historiques.

Une difficulté existe certes au départ. Aucun acte officiel connu n'a dénommé les XVII Provinces.

En 1548, à la Convention d'Augsbourg, Charles-Quint a fait reconnaître la réunion de ses états de « par-deça » comme formant un « Cercle de Bourgogne ». Certains discutent déjà sur le point de savoir si les états de ce cercle formaient bien uniquement les Pays-Bas. En 1549, par la Pragmatique Sanction, l'Empereur a décidé que la succession dans chacune des régions des Pays-Bas se ferait d'une façon identique ce qui entraîne l'unité et l'indivisibilité de ce territoire.

En 1893, un auteur hollandais, Robert Jacobus FRUIN, sur base de deux documents découverts peu avant, a établi que les Etats Généraux devant lesquels Charles-Quint abdiqua, le 25 octobre 1555, étaient composés de 17 délégations :

1. Le Duché de Brabant ;
2. Le Duché de Limbourg et le pays d'Outre-Meuse (Overmaas) ;
3. Le Duché de Luxembourg ;
4. Le Duché de Gueldre et le Comté de Zutphen ;
- 5 à 10. Les Comtés de Flandre, Artois, Hainaut, Hollande, Zélande et Namur ;
11. Les Villes et Chatellenies de Lille, Douai et Orchies ;
12. La Seigneurie de Tournai et du Tournaisis ;
- 13, 14 et 15. Les Seigneuries de Malines, Frise et Utrecht ;
16. La Seigneurie d'Overijssel, Drenthe, Lingén, Wedde et Westwolderland ;
17. La Seigneurie de Groningue.

On sait, de source sûre, que 17 convocations furent adressées aux autorités reprises ci-dessus et que la délégation 16. ne put assister à la réunion.

Cette façon de voir les choses fut admise durant longtemps jusqu'à la publication, en 1946, d'un ouvrage du Professeur belge Alfred van der ESSEN qui fit valoir qu'il fallait se baser uniquement sur les titres régionaux, si l'on peut dire, que portait Charles-Quint dont les blasons ont été reproduits, notamment, par L. Guicciardini. Or, assez curieusement aussi, Charles-Quint portait, chez nous, 17 titres.

Il était Duc de Brabant, de Limbourg, de Luxembourg et de Gueldre, Comte de Flandre, d'Artois, de Hainaut, de Hollande, de Zélande, de Namur et de Zutphen, Marquis du Saint Empire Romain (que l'on a identifié avec Anvers), Seigneur de Frise, de Malines, d'Utrecht, d'Overijssel et de Groningue.

D'autres auteurs sont encore intervenus dans le débat et, en 1971, le Professeur F. DOELEMAN, d'Utrecht, a fait une critique du tout et opine, avec toutes les réserves propres aux gens savants pour la liste de FRUIN (2). L'exposition qui fut organisée à Gand, en 1976, à l'occasion du 400ème anniversaire de la Pacification de Gand reflétait plutôt cette tendance également.

Nous pouvons donc constater, avec les auteurs et sans entrer dans leur débat passionné mais courtois, que l'on est d'accord sur les grandes entités que l'on retrouve du reste dans les provinces belges et hollandaises encore existantes.

Les divergences concernent des entités moins importantes. Plusieurs points sont aussi mis en lumière. Les Pays-Bas de Charles-Quint formaient un tout sous son autorité souveraine et il désirait le maintien de cette unité. Les entités qui composaient cet ensemble étaient bien différentes les unes des autres au point de vue de l'étendue, de la population, de la richesse et du mode de gouvernement interne. Nous sommes encore bien loin de ce que les Jacobins du Directoire voudront réaliser, chez nous comme en France, en créant

les départements de la République une et indivisible. Ils voulaient, pour assurer cette unité et cette indivisibilité, des départements tous égaux entre eux et autant que possible équilibrés par rapport à leurs voisins au point de vue étendue, population et richesse. Ce sont, dans les grandes lignes, ces départements qui ont été repris comme provinces dans le Royaume des Pays-Bas, dont nous fimes partie de 1815 à 1830 et dans la Belgique actuelle. On sait ce que représente, actuellement, la modification envisagée de ces entités. Les entités qui formaient les XVII Provinces étaient aussi très différentes sur le plan historique. Si le Brabant, le Limbourg, le Luxembourg, la Flandre, l'Artois, le Hainaut, Namur et même la Hollande et la Zélande étaient déjà unis sous l'autorité des Ducs de Bourgogne, les autres entités étaient d'acquisition plus récente. La Gueldre avait déjà été disputée depuis Maximilien. Elle ne fut acquise, en même temps que le Comté de Zutphen, que par le Traité de Venlo en 1543. Tournai fut conquise ou récupérée (selon les opinions) en 1521. La Frise fut acquise en 1523/1524, Utrecht et Overijssel en 1528, Groningue en 1536 et le Comté de Lingén en 1548 ! Cela peut faire réfléchir.

(à suivre)

Félicitations

Patrick ODDONE, collaborateur de l'Agence d'Urbanisme de la Région Dunkerquoise, n'a pas ménagé ses peines, depuis des mois, pour aider à la réalisation de la présente étude. Il vient de remporter le Prix pour 1979, décerné par la Fondation Guillaume JACQUEMYNS de l'Université Libre de Bruxelles pour son travail intitulé : « DUNKERQUE, sociologie électorale et personnel politique 1945-1973 ». Toutes nos félicitations à ce dévoué collaborateur bénévole !

(2) Publié dans la « Revue d'Histoire du Droit » Tome XXXIX de 1971.



CE NUMERO EST LE PREMIER DE L'ANNEE 1979-80

Renouvelez votre abonnement
"maintenant"

en versant la somme de 200,- F à notre compte en banque Neptunus, Ostende : 473-6090311-30.

Vous pouvez aussi souscrire à un **abonnement de soutien à 300,- F (prix réel de notre revue)** ou encore mieux, à un **abonnement d'honneur à 500,- F.**

De Belgische vissers tijdens de tweede wereldoorlog (VI)

Door J. Verleyen

Eerste beschouwingen over de deelneming van Belgische vissersvaartuigen aan de ontruiming van DUINKERKE

In de inleiding van deze rubriek (*), hebben wij gezegd: « Neptunus gaat samen met onze vissers inschepen aan boord van hun vaartuigen... ». In het tijdperk van een jaar, zijn wij, inderdaad en (***) meer dan eens, aan boord van Belgische vissersvaartuigen, tot in het hart van de « Hel van Duinkerke » gegaan. Wij hebben slechts met zes verschillende vaartuigen gevaren maar wij hebben nog andere Belgische vissersvaartuigen gezien, ofwel te Duinkerke, ofwel op de route naar Duinkerke, ofwel op hun terugkomst van Duinkerke. Wij hebben onmiddellijk laten opmerken dat vele Belgische vissersvaartuigen, die werkelijk aan de ontruiming van Duinkerke hebben deel genomen, niet in het « Gulden Boek van het Zeewezen » vermeld zijn. Intussen, hebben wij nog vele inlichtingen ingewonnen. Anderzijds, hebben onze vrienden van de visserij oude papieren doorgezocht en kostbare foto's teruggevonden terwijl wij aan de aanlegplaatsen een bezoek hebben gebracht.

Andere verhalen over Duinkerke zullen nog volgen maar het past nu een samenvatting van de reeds gedane opmerkingen te maken. Dit past nu des te meer omdat een officiële « Commissie voor Militaire Geschiedenis » met het onderzoek van de Belgische oorlogsbedrijvigheid ter zee zal starten.

Saint-Vaast-la-Hougue...

Laten wij nog beginnen met een kleine voorafgaande opmerking. De meeste Belgische vissersvaartuigen, die onder Frans gezag hebben gevaren, zijn vanuit Saint-Vaast-la-Hougue vertrokken. Wij hebben vijf verhalen vanuit Saint Vaast gepubliceerd tegen één vanuit Saint Servan bij Saint Malo (O.153 Prins Boudewijn). Een minder belangrijke groep vertrok uit Fécamp. Anderzijds, hebben enkele Belgische vissersvaartuigen, onder Brits gezag, vanuit Dartmouth gevaren.

Ere-Kapitein-ter-Zee Georges DEPOORTER, gewezen Waterschout te Nieuwpoort, die te Saint Vaast was, heeft ons verklaard: « Eerst, moet ik U laten opmerken dat ik, te Saint Vaast, met geen officiële Belgische zending was belast. Ik heb alléénlijk getracht onze vissers te helpen en ik moet er bijvoegen dat zij, bij de opeising van hun vaartuigen door de



Cliché Commune de Saint-Vaast-la-Hougue
Schaduwbeeld van het Fort-la-Hougue-Toren gebouwd door VAUBAN in 1694. Onze vissers hebben dit schaduwbeeld nooit vergeten. Zij hebben daar hun lot afgewacht!

Franse Marine, het bewijs hebben geleverd van kalmte en goede wil. Om de zaak goed te begrijpen, moet U wel weten dat de mobilisatietijd van 1939/40 voor onze vissers zeer gunstig is geweest. Dankzij de neutraliteit van België, bestonden grote mogelijkheden van uitvoer naar Frankrijk en naar Duitsland. Daaruit vloeit dat het aantal Belgische vissersvaartuigen zó groot was maar met het gevolg dat versleten vaartuigen met (dikwijls) defekte motoren in de vaart waren gebleven. Het was dus niet gemakkelijk goede vaartuigen te vinden om naar Duinkerke te gaan en daar ligt ook de oorzaak van talrijke verlaten bij de ontruiming van Saint Vaast.

Er waren misschien wel een tachtigtal kleine houten vaartuigen in de baai. Er waren maar 4 of 5 Franse vissersvaartuigen. Die waren afkomstig uit Duinkerke-Grevelingen. (*)

Tot welke fase van de ontruiming behoort de Belgische deelneming?

Op grond van de hierna vermelde inlichtingen en van de verhalen van onze vissers, kunnen wij - met fierheid - beweren: « Zij waren te Duinkerke in de laatste en meer gevaarlijke uren! ». De eerste kwamen ter plaatse op zondag 2 juni terwijl de ontruiming sinds een week aan de gang was. Zij zullen werken gedurende de twee laatste dagen en de twee laatste nachten.

(*) NEPTUNUS 78/79 Nr 1

(*) Wij kennen reeds, gedeeltelijk, de D.G. 722 « Sainte Julienne » en zijn Belgisch schipper Engel VERLEENE.

Op zaterdag 18 en zondag 19 mei, vaarden de vluchtende Belgische vissersvaartuigen voorbij Duinkerke. Zij mochten niet binnen. Op 18 mei hebben de luchtaanvallen op de stad een aanvang genomen. In het geheim, waren de Britse en de Franse overheden reeds ongerust. Het lag bijna voor de hand dat de Britse, Franse en Belgische Strijdkrachten langs het Zuiden zouden omsingeld worden. De Britse en Franse overheden reageerden toch niet op dezelfde golflengte. De Britten dachten onmiddellijk aan de ontruiming langs zee. Op 19 mei, werd Admiraal Betram Ramsay als bevelhebber van de ontruiming aangeduid. Op 20 mei, nam hij zijn intrek in « the dynamo room » van het kasteel van Dover en van 20 tot 25 mei, hield hij zich bezig met het verzamelen van schepen. In het kader van dit plan, werden een veertigtal kleine Nederlandse kustvaarders, in de havens van Londen en Poole, door de Navy in dienst genomen. Zij kregen een « White Ensign » en een Britse bemanning. H. HAZELHOFF ROELFZEMA, Hoofdconservator van het Nederlands Scheepvaartmuseum te Amsterdam, heeft enkele maanden geleden, een boek over deze Nederlandse deelneming aan de Tweede Wereldoorlog ter zee gepubliceerd. In dit merkwaardig werk, schrijft de auteur dat deze coasters, op 25 mei, werden gerequireerd en dat zij meer dan 20.000 Britse soldaten in Engeland hebben teruggebracht. Theophile DE GROOTE, schipper van de H.42 « Pharaïlde » heeft twee van deze schepen, op zondag 2 juni, bij de ontruiming van Duinkerke gezien (De « Java » en de « Jaba »). Tussen de 20 en de 25 mei, dus vóór het begin van de « Operation Dynamo », werden reeds 28.000 Britse soldaten gerepatriëerd.

De vuurtoren van Duinkerke.
Stille ooggetuig en onveranderd gebleven.

De Franse overheden, integendeel, waren van mening dat de geallieerden een hoofdbrug in de streek van Duinkerke moesten houden. Dit front zou dan langs zee bevoorrad worden. Wij hebben gezien dat te Saint Vaast-la-Hougue, rond de 25 mei, de opeisingen van vissersboten begonnen en dat men spreekt van « koopvaardij ». Hippoliet BEYEN, schipper van de N.58 « Abel DEWULF » heeft zijn papieren zorgvuldig bewaard. Wij stellen vast dat de vaartuigen ten bate van de « Direction de l'Intendance Maritime-Service des Approvisionnements de la Flotte » werden opgeëist.

Jammer genoeg, de 26 mei, in de namiddag, valt Kales in de handen van de vijand. De gevreesde omsingeling werd realiteit! Sir Anthony Eden geeft het bevel: « ontruiming langs de stranden vanaf het Oosten van Grevelingen. De « operation Dynamo » begon te 16.57 u. (te 18.57 u. volgens anderen). De geallieerden waren nog meesters van de kust vanaf Grevelingen tot Nieuwpoort (heel de Westkust dus). De dag voordien, waren zij nog praktisch meester van de hele Vlaamse kust, vanaf Grevelingen tot Zeebrugge.

De 27 mei, dag van de ontmoeting te Cassel, waarvan wij gesproken hebben, krijgt Duinkerke een hevige luchtaanval. Zoals gezegd, is de stad regelmatig, sedert 18 mei, door vliegtuigen aangevallen. Deze maal werd grote schade toegebracht en het was de zwaarste luchtaanval op Duinkerke. De luchtaanvallen bleven echter duren en weldra zullen ook de obussen van 105 van de veldartillerie op stad, haven en strand vallen. Tegen de avond van deze (nog niet vergeten) dag, meldde een Britse officier, belast met de inschepping, dat de sluitsdeuren van

Foto Jean DAMS Duinkerke



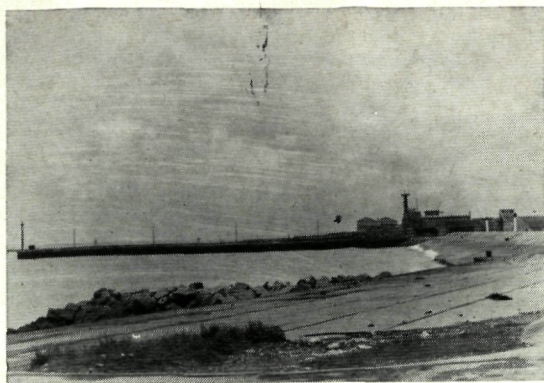


Foto Jean DAMS Duinkerke

Havengeul van Duinkerke
Rechts : Havenmuur Noord
Op voorplan, bestond, in 1940, het houten staketsel.
(tot de boei)



Foto Jean DAMS Duinkerke

Havenpier Zuid (gezien van binnenkant)

de dokken onbruikbaar zijn. Hij smeekte om een S.O.S. ten einde kleine vaartuigen te bekomen met het oog op een ontruiming langs de stranden. Deze officiële dag van de ontruiming werden 7.669 mannen geëvacueerd. Dezelfde avond, zond de B.B.C. uit: « de yachtmen en de vissers worden verzocht contact te nemen met de Admiraliteit ». Dit zou ook weerklinken te Dartmouth.

De 28 mei, werden 17.704 mannen, langs de havenmuren en langs de stranden, geëvacueerd ondanks (of misschien dank zij) een slechte zichtbaarheid en de vele rookwolken. De Franse Admiraliteit besliste, op haar beurt tot de inschepping van de troepen. De auteur, die wij hier volgen, is Philippe MASSON - zijn bijdrage over Duinkerke werd in « Le Journal de la France » gepubliceerd (Uitgeverij Historia-Tallandier te Parijs) - laat opmerken dat het Frans bevel van ontruiming in feite, drie dagen later dan het Britse bevel kwam. Het gevolg was dat de Franse Marine met een vertraging van acht dagen aan de voorbereiding moest werken. Wij begrijpen nu waarom meer dan een Belgische vaartuig te laat is aangekomen. Wij begrijpen ook waarom vaartuigen met levensmiddelen zijn vertrokken en soms met een onnodige last van munitie. Admiraal Landriau (*) kreeg het gezag over de Franse ontruimingsvloot.

(*) Al onze vissers spreken van deze admiraliteit die was aan boord van de aviso « Savorgnan de Brazza » in de rede van Dover.



Foto Jean DAMS Duinkerke

Havenpier Zuid (gezien van buitenkant)



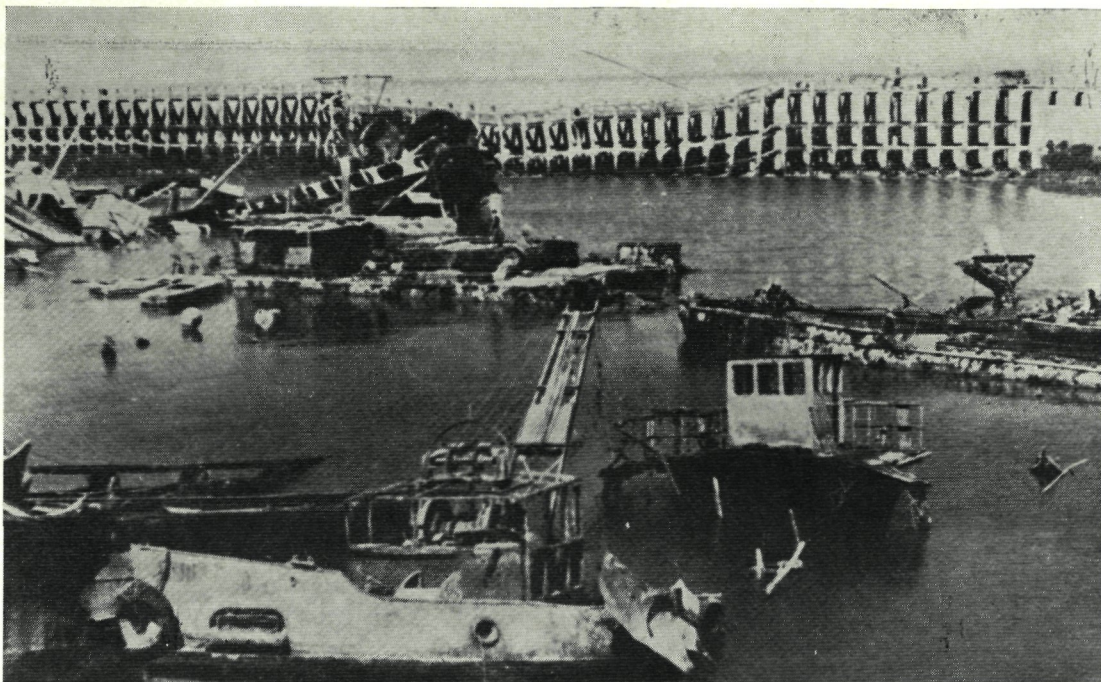
Foto Jean DAMS Duinkerke

Havengeul van Duinkerke
Achter : Havenmuur Noord
Op voorplan : niet gemakkelijk plaatsje om aan te leggen en in te schepen !

Volgens de auteur, heeft hij onmiddellijk de beschikking van 200 kleine vaartuigen gevraagd. Dit is een punt te onderzoeken voor onze nieuwe Commissie. Mocht dit cijfer juist blijken dan mogen wij gerust beweren dat onze Belgische vissers misschien het kwart van dit effectief hebben geleverd.

De 29 mei, werden 47.310 mannen geëvacueerd. In de voormiddag, was het weer nog steeds slecht. Jammer genoeg, bracht de namiddag twee dingen terug, de zon en... de Luftwaffe. Vele schepen werden gezonken. De 30 mei, dank zij een slechte weer, zware rookwolken en de massale tussenkomst van ca. 400 kleine vaartuigen op de stranden tussen Duinkerke en De Panne werden 53.823 mannen gered (waaronder ca 30.000 langs de stranden). Wij weten dat, op het einde van deze dag, de troepen die de « périmètre de Dunkerque » moeten verdedigen, eindelijk ter plaatse zijn gekomen.

De 31 mei bracht het rekordcijfer van de ontruimingen : 68.014 mannen ! Mevr. Laurentine BART (zie NEPTUNUS 78/79 nr. 5) heeft ons gezegd dat de stranden van Zuidcoote, Bray-Dunes en De Panne bomvol van Britse soldaten waren. Op de avond van deze dag was Admiraal Ramsay reeds de mening toegedaan de ontruiming tegen het einde van de nacht stop te zetten. Het weer was slecht, er waren veel verliezen aan schepen, de Duitse artillerie begon te schieten vanuit het Noorden. Na een hevige



Cliché : « Etablissements Cinématographiques et Photographiques des Armées » te Ivry-sur-Seine.
Het houten staketsel van Duinkerke met wrakken - Achter de Havenmuur Noord. Foto bij lage water genomen.
Met dank gepubliceerd.

twist met de Fransen, werd de operatie nog voor 24 uren verlengd (dus tot het einde van de nacht van 1 tot 2 juni).

Wat de 1 juni betreft, hebben wij met Mevr. Laurentine BART gezegd : Non-stop lucht- en artillerie-aanvallen. De Britten scheepten in, vanaf de stranden, maar met vele slachtoffers en vele gezonken schepen. Deze dag, was de Luftwaffe opnieuw zeer actief maar, voor de eerste en enige keer, was de R.A.F. ook zeer actief. 64.000 mannen werden, deze dag, ingescheept, meestal langs de stranden. Daar nog vele schepen gezonken werden, beslist Admiraal Ramsay dat de ontruimingen alléénlijk 's nachts zullen worden voortgezet en hij wilde de volgende nacht (deze van 1 tot 2 juni) eindigen.

Vanaf deze nacht, zijn wij ter plaatse met onze ooggetuigen. Th. DE GROOTE heeft gans de nacht gevaren en komt te Duinkerke aan om 8.15 u. met zijn H.42 « Pharailde ». Op zijn terugreis, in het begin van de namiddag, zal hij de vernieling van twee transportschepen zien, de « Brighton Queen » (raderboot) en de «-Scotia». De nacht van 2 tot 3 juni is ons gekend dank zij de getuigenis van H.

BEYEN van de N.58 « Abel DEWULF ». Bij zijn aankomst te Duinkerke, de 3 juni, rond 0.30 u., was er geen Engels soldaat meer want de Franse onder-officier roept : « les Anglais sont partis ». Wij hebben ook de getuigenissen van Ch. RYSEN van de N.49 « Onze Lieve Vrouw van Vlaanderen » en van Aug.

DECROP van de N.59 « Getuigt voor Christus » J. VIAENE, schipper van de O.153 « Prins Boudewijn » heeft ons gesproken van de laatste nacht, deze van 3 tot 4 juni. Wij weten alzo dat nog andere Belgische vissersvaartuigen, gedurende de laatste uren, ter plaatse waren. Wij kennen de nummers en de namen van deze vaartuigen. (*)

Dank zij dit « monster » (om een woord van statistieken te gebruiken), mogen wij beweren dat onze mannen en onze boten tijdens de laatste en gevaarlijkste uren hebben gewerkt, zelfs na de vernieling van het « Fort des Dunes » en van de kustbatterij van Zuidcoote, zelfs na de stopzetting van de verdediging van de « périmètre ». Te Duinkerke, hebben zij maar alleen puinen, branden, rook, wrakken, doden, gekwetsten en, natuurlijk, ontploffingen van bommen en obussen gezien. Ik durf niet zeggen dat onze Belgische zeevlag aan de top van hun masten wapperde. Er waren misschien masten zonder zeevlag maar deze zeevlag was vastgeschilderd op de rompen van hun vaartuigen. Zij hebben, voor eeuwen, een voorbeeld aan onze Marine gegeven !

Waar moesten zij aanleggen ?

Op dit gebied, mogen wij beschrijvingen besparen.

De illustratie zal beter spreken. Ik dank hier onze vriend Jean DAMS uit Duinkerke voor zijn begeleiding ter plaatse, zijn foto's en zijn plannetje. Onze vissersvaartuigen hebben dus in een buitenhaven, t.t.z. een tijhaven, moeten werken. Er was wel een (nu verdwenen) houten staketsel. Dit was het brandpunt van de evacuatie maar dit staketsel was absoluut aan de grote schepen voorbehouden. Onze vissersvaartuigen moesten dus een plaats voor hun neus, tegen of dichtbij deze havenhoofden, tussen andere schepen en wrakken, trachten te vinden. De waterhoogte wisselde altijd en, bij laag water, was het niet gemakkelijk, volgens onze vissers.

(*) Philippe MASSON geeft nog ontruimingscijfers voor de twee laatste nachten : 27.000 mannen voor de nacht van 2 tot 3 juni en 26.000 mannen voor de nacht van 3 tot 4 juni. De cijfers zijn altijd « benaderend ». Lt.-Kol. P. EYGENRAAM heeft globale cijfers gegeven : 224.585 Britten en 112.546 Fransen.

Avec H.M.S. SIRIUS au Moyen-Orient

Par l'Enseigne de Vaisseau M.L.A. Hanton

Le programme initial prévoyait une navigation de conserve avec H.M.S. ARDENT (Frégate type 21) et R.F.A (1) GREY ROVER (bâtiment de soutien logistique). Départ le lundi 30 octobre 1978, destination Moyen-Orient, participation à l'exercice MIDLINK, retour à DEVONPORT le vendredi 26 janvier 1979. Hélas ! H.M.S SIRIUS a des difficultés avec ses réservoirs à combustible et en ce dernier lundi d'octobre, nos deux compagnons appareillent, nous laissant nous débattre avec nos problèmes techniques.

A l'origine, la durée des réparations est estimée à 5 jours, mais, grâce au travail intense des ateliers de DEVONPORT conjugué aux efforts de l'équipage, H.M.S SIRIUS prend la mer 2 jours après, le mercredi 1er novembre. Dans la grisaille de novembre, l'étrave taillant la mer à plus de 25 nœuds, nous mettons le cap au Sud. L'aventure commence ! Il faut rattraper les 2 autres bâtiments dans le plus bref délai. Le transit est donc rapide, banal, entrecoupé d'exercices de routine. Nous arrivons à GIBRALTAR le vendredi 3 dans la soirée avec l'intention d'y rester une seule nuit. Le mauvais

sort est-il contre nous ? (ou avec nous ?), toujours est-il que le département technique a besoin d'une journée supplémentaire pour s'assurer que les réparations des réservoirs sont satisfaisantes.

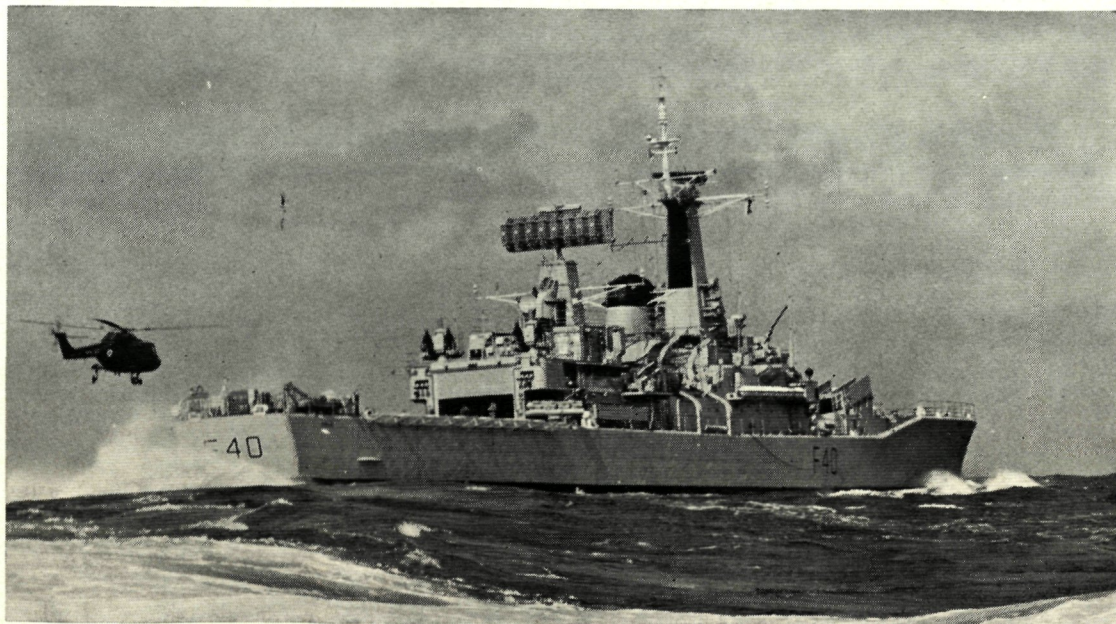
Nous aurons donc l'occasion, de visiter cette charmante petite péninsule située au sud de l'Espagne.

La frontière a été fermée depuis plusieurs années déjà mais les indigènes restent très attachés et fidèles à la couronne britannique et ils en sont très fiers.

Nous appareillons le dimanche 5 novembre et effectuons un autre rapide transit vers SIALTE où nous récupérerons H.M.S ARDENT et R.F.A GREY ROVER.

L'étape suivante est PORT SAÏD où nous arrivons au mouillage d'attente pour la traversée du canal de Suez dans la soirée du jeudi. Nous ferons partie du convoi Sud, départ 2 heures du matin. Mais les heures s'grènent et le convoi ne se met toujours pas en route. Nous apprendrons plus tard,

H.M.S. F40 - SIRIUS



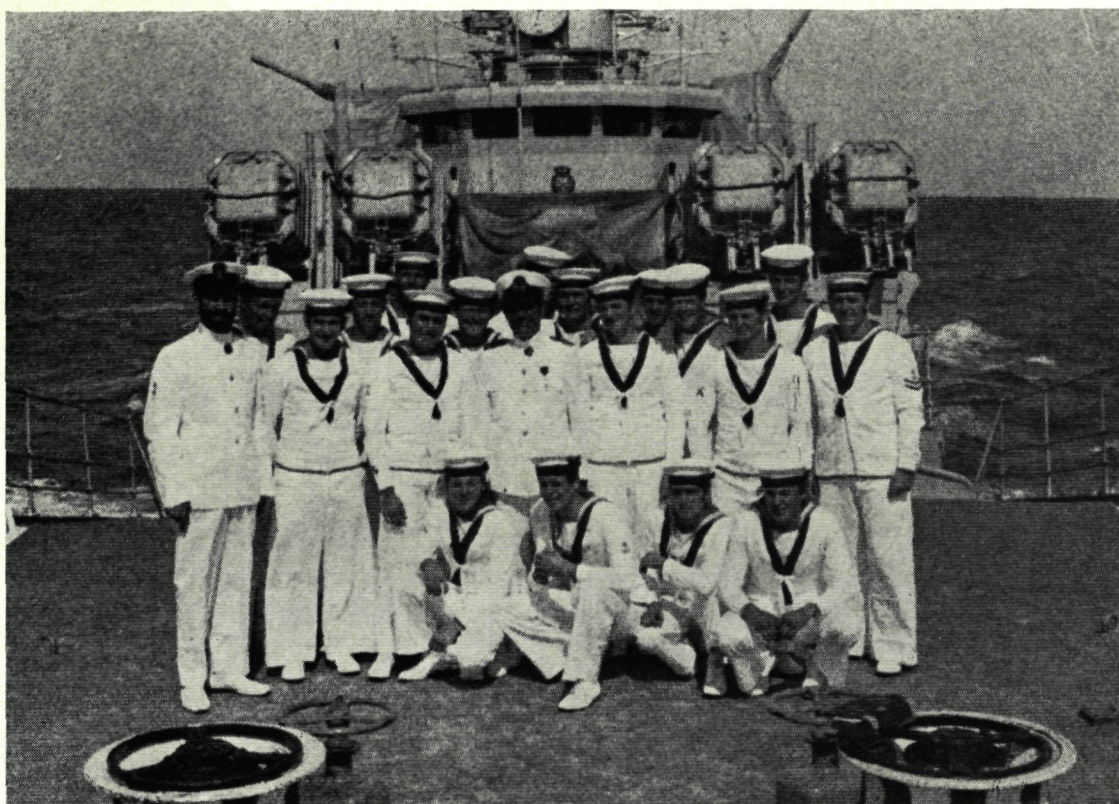


Photo de famille de la division « missile » après l'inspection du commandant.

par le pilote, que la raison du retard était la présence du Président SADATE dans la région : il devait traverser le canal pour aller prier et à cette occasion, tout trafic était suspendu.

Néanmoins, nous nous mettons en route vers 7 heures du matin. La traversée se fera donc de jour (sortons les appareils de photo et les caméras). Nous devons normalement mouiller à mi-chemin dans la région des GREAT BITTER LAKES afin de permettre le passage du convoi Nord. C'est le convoi Nord qui est au mouillage. Nous pouvons donc continuer sans arrêt ce qui nous permet de refaire notre retard. Pour la traversée du canal nous avons embarqué un « GULLY-GULLY MAN ». C'est une espèce de prestidigitateur très habile qui nous donne, à plusieurs reprises, une démonstration de son savoir-faire : il ferait, j'en suis certain, les beaux jours de n'importe quel music-hall. Les séquelles de la guerre des six jours (1961) sont toujours présentes, des opérations de déblayage sont en cours mais il reste beaucoup à faire. Ceci est donc la zone tant contestée. Nous répondons aux signes amicaux des soldats et des civils présents sur chaque rive.

Le dimanche 12 novembre, inspection de la division par le Commandant. Tout le monde a fait son possible pour être élégant dans son uniforme tropical.

Après l'inspection, un service religieux a lieu à l'occasion du 11 novembre.

C'est dimanche, vive le sport ! Première manifestation : baignade collective en mer Rouge ; tout est bien organisé : service de sauvetage, surveillance armée pour les requins (ils se balladent fréquemment dans le coin !). L'après-midi, tournoi de volley-ball entre les différents postes. Résultat final : le wardroom doit s'incliner devant les « artilleurs » qui triomphent par 2 sets à 1. Tous ces événements sont filmés et retransmis le soir grâce à notre circuit fermé de télévision. Vraiment ce fut un beau dimanche...

Nous quittons la mer Rouge et pénétrons dans le golfe d'Aden. Nous participons à un exercice combiné avec des bâtiments de la Marine Nationale basés à DJIBOUTI : l'escorteur COMMANDANT RIVIERE et l'escorteur COMMANDANT BOURDAIS. C'est pour moi l'occasion de jouer l'interprète et je m'imagine la surprise des gens de la « ROYALE » recevant de la part d'une unité de sa gracieuse majesté, des messages rédigés dans la langue de Molière.

Le samedi 18 novembre, nous faisons une entrée très remarquée à MUSCAT (Sultanat d'Oman) : 21 coups de canon, grand pavois, mouillage dans une petite baie sous les fenêtres du luxueux palace du Sultan, QABOOS BIN SAID. Notre visite coïncide avec la fête nationale et diverses activités sont organisées pour l'équipage : courses de chameaux, survol des puits de pétrole, visite guidée de la région. Lors de la réception officielle, je retrouve le Capitaine de Frégate VANSCHORBEIN, officier

de la BUNDESMARINE qui était Commandant en second sur le voilier GORCH FOCK en 1976 : il connaît le ZENOBE GRAMME et ensemble nous étiquons cette fameuse parade des « TALL SHIPS » à New-York. Pour l'instant, détaché par la marine allemande, il commande le 3 mâts YOUTH OF OMAN (2) et initie les membres des forces armées omanaises à la voile.

Le lundi 20 novembre, nous participons à la journée navale de la marine. Sous les yeux du Sultan, embarqué à bord de son yacht la Royal Navy démontre à nouveau le professionnalisme de ses équipages. Le répertoire est complet : ravitaillement à la mer, tir de missiles surface ou sur cible auto-pilotée, attaque aérienne par des « JAGUAR », remorquage, manœuvre de flotte. Notre hélicoptère LYNX donne également un éventail complet de ses nombreuses possibilités : opération de sauvetage, largage de torpilles, appontage dans toutes les directions.

Laissant la suite royale derrière nous, nous mettons le cap sur KARACHI au Pakistan. Le lendemain nous avons rendez-vous avec des bâtiments de la US NAVY : le bâtiment de commandement USS LASALLE, le croiseur USS STERRET, les frégates USS NULLINIX, USS WADELL. A cinq heures du soir, nous mouillons au large de KARACHI. Le lendemain, l'exercice MIDLINK commence.

La première phase a lieu au mouillage. Un grand nombre d'exercices ont lieu à terre afin de s'habituer aux diverses procédures qui seront employées durant la manœuvre. Les nations présentes sont

donc : US NAVY, ROYAL NAVY, PAKISTAN NAVY et IRAN NAVY. Au cours d'un exercice de défense portuaire, entre minuit et quatre heures du matin, des plongeurs pakistanais tentent de miner les coques. Hélas ! durant cette opération, un accident malheureux se produit : 2 plongeurs sont portés disparus. Malgré toutes les recherches qui seront effectuées dans les heures qui suivent, on ne retrouvera pas les corps des 2 infortunés.

La phase deux se passe en mer. Cela ressemble beaucoup à un BOST (3) à Portland. Des exercices programmés se succèdent à une cadence soutenue afin de « dérouiller » tout le monde avant la phase trois. Cette dernière sera donc la phase tactique. Deux groupes sont opposés : les « lions » et les « mauvais ». Afin de nous donner un avant-goût de ce qui se passerait lors d'un conflit, nous courrons le quart, pendant 5 jours en « LONG DEFENSE WATCH ». Cela signifie que le bateau est divisé en 2 bordées et que 12 heures de prestation sont requises par jour, parfois même plus car il arrive également d'être appelé au postes de combat. Le 4 décembre, la phase tactique prend fin et nous rejoignons KARACHI pour la discussion finale de l'exercice. Nous sommes amarrés à quai.

En fait, la plupart des permissionnaires seront assez déçus du séjour : KARACHI, ville immense, poussiéreuse, grouillante (4 millions d'habitants) n'est pas ce qu'on peut appeler « l'escale » par excellence. Cela se limite donc à l'achat de jeux d'échec en onyx et à l'envoi de quelques cartes postales.

La baignade en Mer Rouge.





Le « KIEV » au mouillage

Le 7 décembre, nous quittons KARACHI en compagnie de HMS ARDENT et RFA GREY ROVER. L'étape suivante est MAHE aux Iles Seychelles. Normalement USS WADELL (frégate CADANS class) doit se joindre à nous, mais au dernier moment, nos amis américains sont déroutés vers le Golfe Persique en raison des événements d'Iran. Nous sommes également retenus à une distance raisonnable de l'Iran, en vue d'une évacuation éventuelle du personnel Britannique. Mais après une attente de 3 jours l'Amirauté nous confirme que nous pouvons continuer le programme prévu.

Le 12 décembre, nous franchissons l'équateur. Malgré tous mes efforts, diplôme en main, je ne parviens pas à convaincre Neptune que je ne suis pas un novice et stoïquement je subis les épreuves imposées pour l'obtention du diplôme (britannique celui-là). Notre LINX fut également baptisé car c'était le premier hélicoptère de ce type qui franchissait la ligne.

Le 13 décembre à l'aube nous découvrons MAHE, principale île de l'archipel des Seychelles (89 îles au total). Notre séjour fut très réussi ; c'est un véritable paradis tropical : plages de sable blanc, cocotiers, faune aquatique remarquable, bref, l'endroit rêvé pour le repos du guerrier.

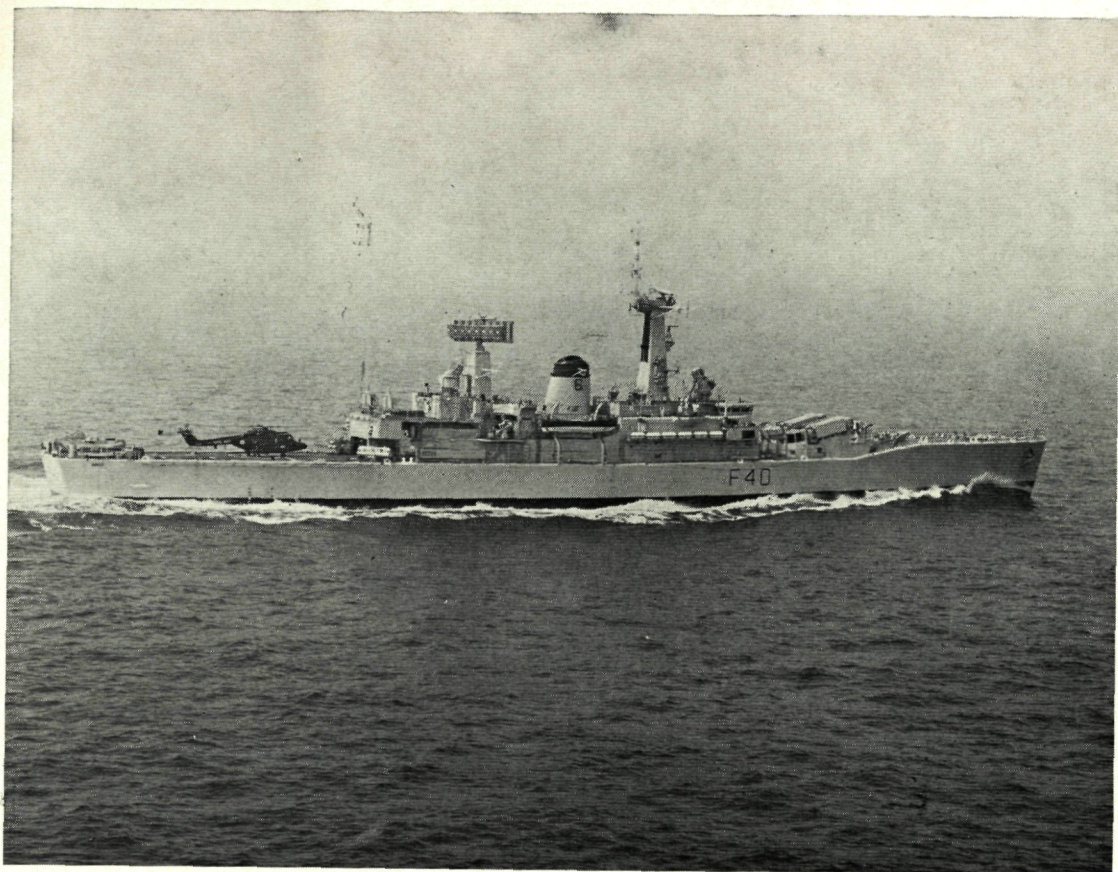
Nous quittons les SEYCHELLES le lundi 18 décembre à destination de MOMBASSA où nous passerons les fêtes de fin d'année. Le jour de Noël, et comme le veut la tradition à la ROYAL NAVY, le plus jeune matelot du bord devient le Commandant et le Commandant... le plus jeune matelot.

Ils échangent leurs uniformes et inspectent les différents postes. Je dois avouer que notre Commandant (Captain M. L'ESTRANGE TUDOR GRAIG) était assez folklorique dans son uniforme de matelot.

La très nombreuse colonie britannique de Mombassa et de ses environs se montre très active et les invitations seront nombreuses et variées : visite de NAIROBI capitale du KENYA, safari dans les parcs, parties de pêche, ski nautique, voile.

L'année nouvelle commence bruyamment : coups de cloche, sirènes, farandoles sur les ponts sous l'œil amusé de la population locale et ainsi, en ce deuxième jour de 1979, HMS SIRIUS appareille de MOMBASSA et entame son voyage retour. Le 6 janvier, nouvel exercice avec 2 bâtiments français, l'escorteur KERSAINT et le patrouilleur ETOILE POLAIRE.

Le 8 janvier nous arrivons à JEDDAN (Arabie Saoudite). Notre nouvelle frégate WESDIEP y avait fait escale quelques mois auparavant. Dans ce pays, les lois sont demeurées très strictes : pas de photos de femmes, même en rue, utilisation de la main gauche en présentant un objet à un Arabe, pas de boissons alcoolisées et les genoux doivent rester couverts ! Une fois encore, les membres de la communauté Britannique (la plupart sont sous contrat dans de grandes compagnies multinationales) ne ménageront pas leurs efforts afin de rendre notre séjour le plus agréable possible en organisant des manifestations sportives et des visites guidées des « Souks ».



Le H.M.S. SIRIUS

Le 12 janvier nous pénétrons dans le golfe d'Acat et tout au fond, nous découvrons EILAT (Israël). La dernière visite d'un bâtiment anglais remontait à 1906 (FINS DIANA). Les Israéliens (et spécialement la marine) mettront tout en œuvre pour que nous conservions un souvenir inoubliable de notre escale. La visite de Jérusalem fut très appréciée et en chemin, la baignade dans la Mer Morte en étonna plus d'un : vu la salinité de l'eau, lorsque celle-ci atteint les hanches, les pieds se soulèvent... On nous expliqua également le fonctionnement de cette très spéciale organisation sociale appelée « kibutz ». Bref, les membres des forces armées (avec les plus beaux soldats du monde) furent des hôtes remarquables. Lorsque nous quittons Eilat, tout le monde est persuadé que la Royal Navy reviendra, bien avant 73 ans.

Le transit retour du canal de Suez est très rapide.

Surprise lorsque nous sommes en Méditerranée : nous découvrons, au mouillage, dans les eaux internationales le porte-avion russe KIEV qui se repose en compagnie d'autres unités. Pendant de longues minutes, nous contemplerons un croiseur de la classe SVERDLOV, un croiseur de la classe

KRESTA, un destroyer de la classe MOD KASHIN, une frégate de la classe RIGA et quelques bâtiments de soutien logistique.

La dernière escale est Gibraltair : derniers achats, dernières cartes postales, sans oublier le traditionnel cross jusqu'au sommet du fameux rocher.

Le 25 janvier, afin d'épargner les efforts pendant la période de congé, nous effectuons un dernier ravitaillement à la mer avec la RFA REGENT. Nous quittons le golfe de Gascogne. Le temps se gâte, la mer se creuse, la pluie et le vent sont au rendez-vous. A 11 heures du soir nous mouillons en rade de Plymouth : dernière nuit en mer, dernier quart.

Demain à l'aube nous serons amarrés à DEVONPORT, port d'attache de HMS SIRIUS. Mission accomplie...

-
- (1) R.F.A. Royal Fleet Auxiliary.
 - (2) YOUTH OF OMAN fut acheté par le sultan en 1977, c'était le CAPITAINE SCOTT.
 - (3) BOST : basic operational sea training.



De zee en de kunst

JAN DE CLERCK

door Norbert HOSTYN, lic. kunstgeschiedenis

Was François MUSIN, die we de vorige keer behandelden, een gespecialiseerde marineschilder, dan was dat zeker niet het geval met zijn enigszins miskende stadsgenoot Jan DE CLERCK. Toch bekleedden de zee en het vissersleven een voorname plaats in zijn wel heel gevarieerd oeuvre.

Jan DE CLERCK werd op 17 augustus 1881 te Oostende geboren. Zijn milieu: een middenstandersfamilie zonder enige artistieke precedents. Zijn vader was een behanger-garneerder met een bloeiende zaak. Toch zou Jan niet de enige artist in de familie blijven: zijn broer Oscar werd beeldhouwer en genoot in de tussenoorlogse jaren een zekere faam.

Over Jan DE CLERCK's vroege jaren valt eigenlijk maar weinig markants te vertellen: schoollopen, een natuurlijk tekentalent, enkele lessen aan de lokale «Ecole Industrielle» alwaar het onderwijs niet van die aard was een jonge knaap voor de Kunst te enthousiasmeren; daarna het werken in het ouderlijk bedrijf tussen meubels, tapijten, behang, linoleum, rouwkapellen en huwelijksmarkezen, en tijdens de wintermaanden bijkomende vakscholing in Brussel...

Te Brussel, een stad met druk-gonzend kunstleven, sloeg de vonk over: Jan DE CLERCK zocht er contacten in het artistieke milieu en werd leerling van de schilder PAYEN. Uit 1898 dateert zijn vroegste werk waarover we gedocumenteerd zijn: een «Dolle Zee». Gedurende het decennium dat de Eerste Wereldoorlog voorafging hield hij regelmatig zomerse eenmans tentoonstellingen in de grote Oostendse hotels, terwijl hij — zij het zelden — ook wel doeken instuurde naar enkele groepssalons te Oostende, Namur, Tournai, Wien en Nieuwpoort.

Het waren meestal stemmige, impressionistisch-pointillistisch getinte marines, landschappen ofwel verstilte stadsgezichten uit Oostende, Nieuwpoort en Brugge.

Het zijn wellicht Jan DE CLERCK's beste jaren geweest: hij kreeg goeie kritieken in de pers, won een eremetaal te Madrid en verkocht blijkbaar wel wat. Dit was ook nodig, want werken in een vast

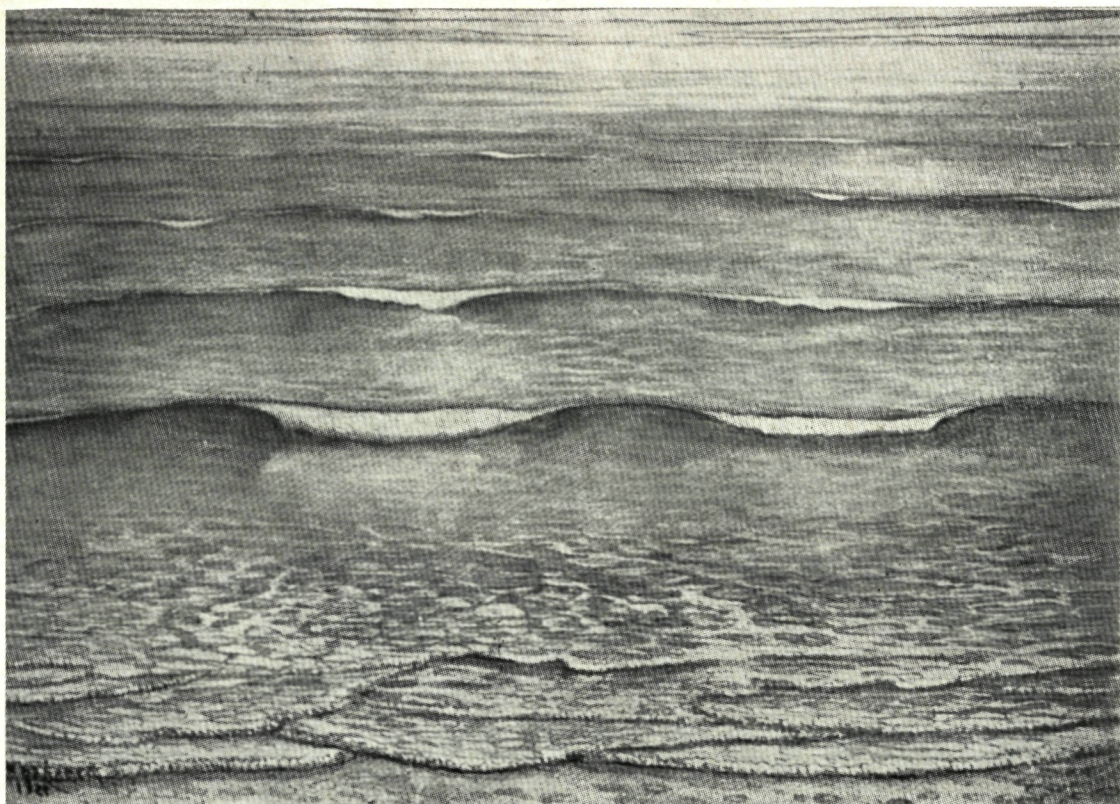


JAN DE CLERCK in 1928

dienstverband deed Jan DE CLERCK niet. Er waren genoeg centen over om bijvoorbeeld in september 1910 een uitvoerige studiereis door Italië te ondernemen.

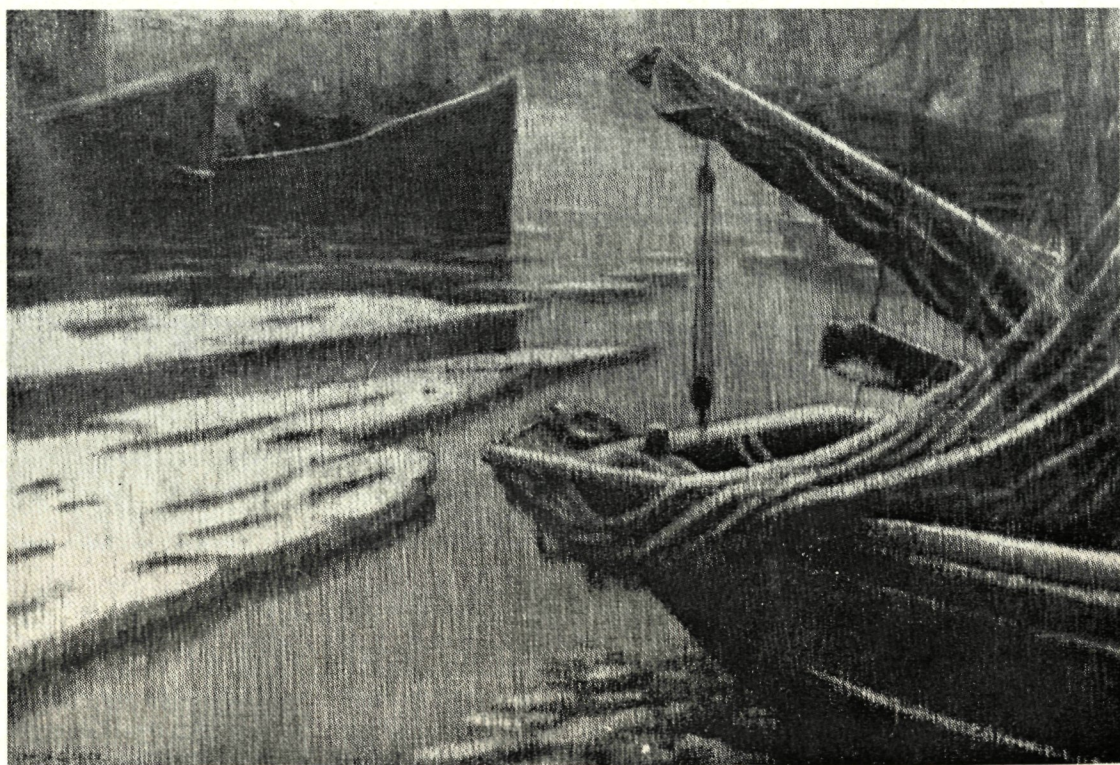
Als artist stond DE CLERCK steeds op de bres om de cultuur bij bredere bevolkingslagen uit te dragen. Daarin was hij op het naïeve af idealistisch.

In november 1908 ging hij samen met enkele vrienden-kunstenaars over tot het stichten van een



MARINE

IJSSCHOTSEN IN HET DOK



kunstkring. Deze kring organiseerde in de jaren 1908-1914 enkele salons te Oostende.

Ook voor de gewone mens, te Oostende waren dat de vissers en hun families, deed hij wat en wel via de kring « Kunst Genegen » : toneel, koorzang, sport, voordrachten...

Anno 1914 aanvaardde Jan DE CLERCK een ambt als tekenleraar in het verre Servië. Het uitbreken van de oorlog kwam deze toekomstplannen bruusk verstoren. Samen met de rest van zijn familie vluchtte hij naar Engeland. Met kunstenaars als PERMEKE, BOUDRY, TYTGAT en talrijke anderen organiseerde hij er in 1915 een « Belgian Exhibition of Modern Art » (Kingston u/Thames). Volgens oncontroleerbare berichten hield DE CLERCK zich in Engeland ook bezig met projecten voor scheepscamouflage.

DE CLERCK kwam in 1919 naar Oostende terug. In 1920 was hij in Bretagne. Van na die tijd dateren een hele reeks olieverven met Bretoense motieven. Zijn stijl werd meer persoonlijk, robuuster, met duidelijke kleurvlakken binnen sterk benadrukte omtreklijnen.

En zo bereikte de meester stilaan de leeftijd dat aan huldebetoen en retrospectieven gedacht kon worden, wat dan ook gebeurde in de zomer van '27.

In 1930, bijna 50 jaar oud, huwde Jan DE CLERCK. Het fortuin van zijn vrouw, Marie DE SMET, liet hem toe een kunstenaarsbestaan te leiden zonder veel materiële bekommernissen : DE CLERCK leefde overigens omzeggens alleen van zijn verkoop. Meteen brak een kalme periode aan in het anders al rimpelloze bestaan van de kunstenaar.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd DE CLERCK samen met zijn vrouw uit Oostende geëvacueerd. Ze verbleven tot na de oorlog te Oisquercq in Brabant. DE CLERCK penseelde er tal van hel-lichte aquarellen.

Na de dood van ENSOR werd DE CLERCK als het ware de « éminence grise » van het Oostends artistiek wereldje. Zijn karakteristieke verschijning met de zware kapmantel en andere romantische artisenattributen maakten hem tot een levend anachronisme voor de vele mensen — jongeren vooral — die niet met de meester en zijn kunst vertrouwd waren.

Jan DE CLERCK overleed te Oostende op 24 februari 1962. Een atelier vol meesterwerken waarvan hijzelf nooit kon scheiden bleef achter. Het is de hoogste tijd om die te leren ontdekken.

Zoals we terloops al even aanstipten was Jan DE CLERCK'S œuvre zowel qua onderwerpen als qua stijl heel gediversifieerd. Karel JONCKHEERE noemde het ooit — en wellicht terecht — een

« vlinderen met technieken », een zoeken naar weerstanden in verschillende teken- en schilderwijzen, al dan niet gedragen door een eigen overtuiging ; zo flirtte DE CLERCK om beurten met impressionisme, luminisme, pointillisme en symbolisme ; maar sommige werken, zijn Bretoense schilderijen en deze met folkloristische thema's bijvoorbeeld, zijn in een zeer persoonlijke stijl halfweg tussen naïeve kunst en expressionisme.

Maar laat ons hier even speciaal zijn maritiem geïnspireerde werken van naderbij bekijken : zijn zee- en havenzichten. DE CLERCK'S visie op de zee was niet deze van een romanticus. Bij hem géén verschrikkingen als zeestormen, schipbreuken of drenkelingen. Hij interpreteerde zee en haven ook niet zoals de realisten dat deden, t.t.z. met naast zorg voor compositie, coloriet en dergelijke, ook steeds bekommernis om de topografische nauwkeurigheid van het tafereel.

Drie totaal andere doelstellingen stonden Jan DE CLERCK voor de geest bij het scheppen van zijn marines : het treffen van de steeds wisselende poëzie die van haven en zee uitgaat, het meegeven van enige symboolwaarde, dit gevat in harmonisch-decoratieve werken. Vandaar dat DE CLERCK veelal opteerde voor diverse figuratieve, maar niet-naturalistische schilderstijlen waarin echter geen strikte chronologie te bespeuren valt.

Al is Jan DE CLERCK dan ook niet zomaar met één stijl te vereenzelvigen, toch gaan bij velen de gedachten eerst naar zijn werken die in een speciale impressionistische techniek met verticale penseeltrekjes zijn uitgevoerd. Het is deze techniek die we terugvinden in zijn vol wintermelancholie geladen olieverf « IJsschotsen in het dok » of in houtskolen als « Boot in het dok » waar we het tafereel als het ware van op afstand, door een denkbeeldig gordijn bekijken. Ook zijn « Vissersweduwe » uit het Museum van Schone Kunsten te Oostende, een van zijn beste werken, is in die stijl die echter niet zo exclusief-DE CLERCK is als sommige critici willen doen geloven.

Dan zijn er die tientallen zo gegeerde marines, elk met hun eigen karakteristieke kleurengamma, maar steeds volgens dezelfde basisidee gecomponeerd : een hoog gezichtspunt aan de rand van de zee, grenslijn tussen zand en water telkens heel vooraan, evenwijdig aan de lengterichting van het doek, de horizon telkens heel hoog. Een als het ware versteend uitrollen der golven met altijd opnieuw het tot in de verte herhaalde, gestyleerde motief van de overslaande golf.

Dat is dan wél typisch DE CLERCK : een stukje zee verworven tot een decoratief tafereeltje waarin kleur en vorm perfect samengaan en de eindeloosheid van zee en golven treffend suggeren. Alle marines in die stijl, en dat zijn er heel wat, zijn even zovele variaties op het onuitputtelijk thema « De Zee ».



panorama maritime

door HENRI ROGIE
par

maritiem panorama

In ons vorig nummer hadden wij het over de evolutie van de zeescheepvaart in de havens van ZEEBRUGGE en GENT. Ditmaal komen OOSTENDE en ANTWERPEN aan de beurt.

*
* *

OOSTENDE

1. Zeescheepvaart	Aantal	B.R.T.	
Totaal aangekomen zeeschepen	5.642	23.591.750	
Handelsschepen	1.063	1.298.627	
	(—53)		
Car-ferries	4.579	22.293.123	
	(+ 381)		
2. Zeegoederentrafiek (in ton)			
	Aanvoer	Afvoer	Totaal
	1.268.802	129.983	1.398.785
	(— 4,3 %)	(+ 17 %)	(— 2,3 %)
3. Kanaaltrafiek (ingescheept en ontscheept)			
	1977	1978	Evolutie
Passagiers	2.783.914	2.719.632	— 2,3 %
Voertuigen	699.221	737.410	+ 5,4 %
4. Binnenscheepvaart			
	Aantal binnengevaren	Globale trafiek	
	248	75.616 ton	
	(— 2 %)	(— 12 %)	

Introduction

Après Zeebrugge et Gand, voici le port de commerce d'Ostende qui publie le bilan de son trafic maritime pour l'ensemble de l'exercice 1978. Pour la 1ère fois depuis 1974, celui-ci accuse un léger

recul qui se chiffre à 2,3 % quant aux transbordements de marchandises. Les exportations poursuivent sur leur lancée et sont en hausse de 17 %, mais les arrivages fléchissent assez nettement, affichant quelque 53.000 tonnes de moins qu'en 1977, soit — 4,3 %.

Les premiers chiffres réalisés au début de l'année étaient pourtant assez prometteurs. Au fil des mois qui suivirent, une certaine stagnation apparaissait toutefois au chapitre des importations.

Celles-ci fléchissent assez sensiblement vers la fin de l'année pour se solder finalement en chiffres rouges.

Avant d'analyser les résultats obtenus, spécifions que nous traitons uniquement du trafic enregistré au port de commerce qui est géré par l'autorité communale d'Ostende. Les activités du port de la RTM n'entrent donc pas en ligne de compte dans le présent article.

Afin de mieux situer l'évolution du trafic maritime au cours de l'année écoulée, donnons tout d'abord un aperçu des bilans affichés depuis 1972 :

Année	Trafic Maritime de marchandises	Evolution
1972	934.352 t	+ 22 %
1973	909.488 t	— 2 %
1974	862.326 t	— 5 %
1975	920.528 t	+ 6 %
1976	1.238.359 t	+ 34 %
1977	1.432.876 t	+ 15 %
1978	1.398.785 t	— 2 %

Le cap du million de tonnes tranché en 1976

Grâce à un premier service Ro/Ro à destination de Sheerness, l'année 1972 avait été particulièrement bénéfique pour le port communal ostendais.

Le taux d'expansion du trafic marchandises s'était en effet élevé à 22%. Fin 1972 disparaissait déjà la ligne Ostende-Sheerness, ce qui provoqua un taux négatif de 2% pour l'exercice suivant. Vint alors 1974 qui vit s'accroître le recul du trafic car la crise énergétique et la récession économique commençaient à sévir durement.

L'année 1975 fut assurément celle qui souffrit le plus de la crise économique. Mais aussi étrange que cela pût paraître, on nota alors une nette relance de l'activité maritime. Le « diepwaterkaai » venait d'être entièrement modernisé, ce qui activa sensiblement les arrivages de sables et graviers.

La reprise du trafic alla s'accroissant tout au long de 1976 et pour la 1ère fois dans son histoire, le port ostendais franchissait le cap du million de tonnes quant au transbordement de marchandises.

Le bilan réalisé s'élevait en effet à 1.328.359 tonnes, ce qui représentait un remarquable taux de croissance de 34%.

Poursuivant sur la lancée, le port de commerce ostendais réalisait un bilan record en 1977, affichant 1.432.876 tonnes de fret transbordé, soit 15% de plus que l'exercice précédent. A l'entrée, l'augmentation du trafic se chiffrait à 18% grâce aux arrivages accrus de produits pétroliers (+ 10%) et de sables et graviers (+ 19%). A la

sortie, la croissance atteignait 34% et était surtout due aux chargements d'engrais chimiques qui progressaient de 68%.

Bilan en recul pour 1978

Nous voilà donc abordant l'exercice 1978 qui se solde par un bilan en recul de 2,3% par rapport à l'année record 1977. Cette régression s'établit à 34.091 tonnes pour un trafic global de 1.398.785 t. Comme nous le disions dans notre introduction, les importations ont nettement fléchi et ce recul n'a pu être compensé par les exportations pourtant en hausse constante.

Avant d'étudier cette évolution plus en détail, voyons les statistiques concernant le mouvement portuaire. C'est ainsi qu'on note l'arrivée de 1.063 navires marchands en 1978, contre 1.116 au cours de l'exercice précédent. Cela signifie donc une perte de 53 unités. Quant à leur jauge globale, elle s'élève à 1.298.627 tonneaux bruts. Situons ces chiffres dans un plus large contexte :

Année	Navires réceptionnés	Evolution
1972	1.412	+ 362
1973	1.243	— 169
1974	940	— 303
1975	940	st. q.
1976	1.106	+ 166
1977	1.116	+ 10
1978	1.063	— 53

Les arrivages fléchissent de 4,3 %

Passons maintenant à l'analyse des arrivages qui totalisent 1.268.802 tonnes contre 1.321.784 en 1977. Le recul se chiffre donc à 4,3% exprimé en taux relatif. Rappelons que ce taux était largement positif les années antérieures ; il s'élevait en effet à 18% en 1977 et à 28% l'exercice précédent.

Cette fois-ci, on constate que ce sont les deux principaux trafics à l'entrée qui sont les grands responsables de ce net fléchissement. Les sables et graviers en provenance des côtes anglaises chutent en effet de quelques 16.000 tonnes (— 2%), tandis que les dérivés pétroliers rétrogradent eux d'environ 29.000 tonnes (— 9%). C'est bien l'indice d'une consommation pétrolière stagnante dans notre pays et d'autre part le reflet d'une certaine saturation du trafic des dragueurs anglais au « diepwaterkaai ».

Mettons l'accent sur le « boom » enregistré à la rubrique des engrais chimiques : quelque 40.000 tonnes de plus qu'en 1977, soit une croissance de 45%. Ceci prouve bien que le secteur chimique a repris de la vigueur au cours de l'année écoulée. Cette large compensation n'est toutefois pas suffisante pour stabiliser le chiffre global des exportations car on doit encore ajouter une perte de quelque 48.000 tonnes (— 65%) pour l'ensemble des autres trafics d'importance secondaire.

Importations 1/12/1978	Marchandises en tonnes	Evolution
Sables-graviers	784.035	— 2 %
Prod. pétroliers	282.582	— 9 %
Prod. chimiques	128.508	+ 45 %
Autres trafics	73.677	— 65 %
Total	1.268.802	— 4 %

Exportations en hausse constante

Toujours en ce qui concerne le port de commerce ostendais, voyons à présent comment ont évolué les exportations. Ainsi, pour l'ensemble de l'année 1978, on note un total de 129.983 tonnes de fret exporté par voie maritime, contre 111.092 tonnes en 1977. La hausse trafic est donc de 18.891 tonnes, soit 17 % de mieux que l'exercice précédent.

Rappelons que la croissance des exportations s'élevait à 34 % en 1977.

Les exportations poursuivent donc sur leur lancée et ceci est dû essentiellement à la progression des trois principaux trafics à la sortie, à savoir les engrais chimiques en provenance de l'UCB-Zandvoorde (+ 4.000 t), les pommes de terre indigènes (+ 8.000 t) et les fourrages (+ 11.000 t). Quant aux autres trafics de moindre importance, ils régressent de quelque 4.000 t globalement, e.a. les véhicules assemblés et réexportés.

Exportations 1/12/1978	Marchandises en tonnes	Evolution
Engrais chimiques	56.185	+ 8 %
Pommes de terre	25.993	+ 44 %
Fourrages	19.370	+ 135 %
Autres trafics	28.435	— 13 %
Total	129.983	+ 17 %

Pour terminer, résumons le bilan 1978 du trafic de marchandises par le tableau suivant. Rappelons que c'est la 1ère fois depuis 1974 qu'il se solde en chiffres rouges.

Entrées	Sorties	Total
1.268.802 t (— 4,3 %)	129.983 t (+ 17 %)	1.398.785 t (— 2,3 %)

Donnons enfin un aperçu des taux d'expansion du trafic maritime en 1978 pour ce qui est des bilans déjà publiés par nos ports de mer :

	Entrées	Sorties	Total
Anvers	—	—	+ 4,4 %
Zeebrugge	+ 3 %	+ 8 %	+ 4,3 %
Gand	+ 10,8 %	— 9,7 %	+ 5,9 %
Ostende	— 4,3 %	+ 17 %	— 2,3 %

ANTWERPEN

1. Zeescheepvaart

Totaal aangekomen zeeschepen	Aantal	B.R.T.
	17.392	97.870.000 ton

2. Zeegoederentrafiek

Totaal	72.000.000	+ 4,4 %
--------	------------	---------

Bij het ter perse gaan, waren nog weinig cijfers gekend over de geboekte resultaten in de Antwerpse haven. Zoals Gent en Zeebrugge schijnt onze grote metropoolhaven evenwel het jaar 1978 met een positieve balans te hebben afgesloten.

De gunstige trafiekevolutie alsmede het nieuwe vijfjarenplan voor de modernisering van het havencomplex hebben dan ook het vertrouwen van havenautoriteiten en -gebruikers in de toekomst van Antwerpen gevoelig verstevigd.

Scheepvaartverkeer en zeegoederentrafiek

Wat het aantal aangekomen zeeschepen betreft — 17.382 in totaal — stellen we een lichte achteruitgang vast t.o.v. het vorige jaar. Dit verlies wordt evenwel gecompenseerd door een grotere tonnenmaat : 97,87 miljoen BRT in globo, hetzij een vermeerdering van circa 4 %. De gemiddelde scheepstonnage bedraagt derhalve 5.620 BRT. Dit cijfer betekent een nieuw rekord voor de Antwerpse haven en onderstreept de evolutie naar grotere eenheden dank zij de verbeterde bevaarbaarheid van de Scheldterivier.

Qua zeegoederentrafiek wijzen de voorlopige gegevens welke ons verstrekt werden door de havenkapiteindiensten dat 1978 met een batig saldo werd afgesloten. In 1977 beliep het goederenverkeer over zee nagenoeg 69 miljoen ton. Voor 1978 overschrijdt het de 72 miljoen ton. De aanwinst bedraagt ruim 9 miljoen ton in absolute cijfers, wat een groeiritme van 4,4 % betekent.

Deze vooruitgang laat zich gevoelen zowel bij het massagoed als bij het stortgoed. Tot de stijging van de massagoedtrafiek heeft hoofdzakelijk de aanvoer van ertsen en graansoorten bijgedragen.

Deze rubrieken boekten respectievelijk 11 miljoen en 4 miljoen ton aan import.

Qua export over zee wordt eveneens een gevoelige verhoging geboekt dank zij de forse groei van de stukgoedfabriek die ruim 27 miljoen ton totaliseert. Als expansieve sectoren vermelden wij nog het Ro/Ro-verkeer met een uitzonderlijk groeiritme van + 36 % en de staaltrafiek met + 7,6 %. Ook het containerverkeer vertoont vrij expansieve cijfers : + 17,6 %.

Binnenvaart, spoor- en baanverkeer

Net als voor de maritieme trafieken zijn ook de gegevens betreffende spoor-, baanverkeer en binnenscheepvaart van voorlopige aard. Een globaal beeld schetsen van deze laatste trafieken schijnt ons derhalve nog voorbarig. De hieronder aange-

haalde cijfers zijn dan ook meer bedoeld als weergave van de evolutie dan als vast gegeven.

Wat het spoorverkeer betreft, is de trend vrij positief. Voor 1978 bedraagt het aantal spoorwegwagens dat in de haven kwam lossen en laden immers 467.744 in totaal. In 1977 beliep dit cijfer 424.567. De aangroei bedraagt derhalve ruim 10 % in relatieve waarde.

Qua Rijn- en binnenvaart, zijn voor twee belangrijke binnenwateren die de Antwerpse haven rechtstreeks aanbelangen, volgende gegevens gekend.

Vooreerst de Schelde-Rijnverbinding waar in totaal 69.656 binnenschepen in de Kreekraksuizen verast werden. Dit zijn ruim 2.000 eenheden meer dan het vorige jaar, hetzij een toename van 3 %.

Op het Albertkanaal vervolgens noteren wij voor 1978 ongeveer 4.665 eenheden minder. Deze vervoerden evenwel nagenoeg 400.000 ton goederen meer dan in 1977. Ook hier merken wij dus een gevoelige schaalvergroting ingevolge het inzetten van meer duwkonvooien en grotere eenheden.

Een en ander over het 5-jarenplan

In onze inleiding vermeldde wij terloops het bestaan van een nieuw 5-jarenplan voor de verdere modernisering van onze metropoolhaven. Dit project werd in juni 1978 aan de regering voorgelegd om door de nieuwe Nationale Kommissie voor Havenbeleid bestudeerd te worden. Als termijn voor de programmatie wordt de periode 1979-1983 vooropgesteld.

Wat betreft de bevaarbaarheid van de Westerschelde is de actie prioritair gericht op de opvaart in één getij te verwezenlijken voor zeeschepen tot 45 voet diepgang. Om dit te bereiken moeten de nodige kredieten door de centrale overheid ter beschikking gesteld worden en dient dit tijdig te gebeuren om vertragingen in het opgelegde tijdschema zoveel mogelijk te vermijden.

Eveneens inzake maritieme toegang tot de Antwerpse haven werd in 1978 tussen Nederland en ons land een akkoord gesloten voor de volledige radarisatie van de Westerschelde van de Noordzee tot de Scheldedekaaen. Dit impliceert de bouw van nog 6 onbemande en 3 bemande stations naast de 2 bestaande.

Het derde luik van het plan betreffende de toegankelijkheid handelt over de rechttrekking van de bocht van Bath. Het Antwerpse stadsbestuur dringt verder aan op de snelle afwerking van de technische studies terzake terwijl ook de werkgroep Grandy verzocht werd het rapport over de waterverdragen met Nederland spoedig te beëindigen. Verder behandelt het 5-jarenplan de verdere uitbreiding van rechter- en linkeroever. Voor de rechteroever vermelden wij in hoofdzaak de bouw van een nieuw Ro/Ro-terminal, de verbinding van het Vijfde Havendok met het Amerikadok, de bouw van nieuwe bruggen over de Van Cauwelaert- en de Boudewijnsluizen. Voor de linkeroever gaat het hoofdzakelijk over het bespoedigen van de werken i.v.m. de bouw van een kanaaldok aansluitend op de Kallosluis met 2 insteedokken en één groot havendok.

Konklusie

Rekening houdend met de recessie die de West-europese ekonomie doormaakt in de sectoren van de petroleum- en de staalindustrie, mogen wij gerust beweren dat de Antwerpse haven in 1978 zich bijzonder goed heeft verdedigd.

Dit blijkt duidelijk uit bovenstaand overzicht van de havenkonjunktuur en van de evolutie inzake infrastructuurwerken. Het geloof van de Antwerpenaren in de verdere bloei van hun haven is derhalve ten volle gewettigd.

*
* *

BRUSSEL

1. Zeescheepvaart

Totaal aangekomen zeeschepen	Aantal 707 (+ 16 %)	B.R.T. 521.221 (+ 16 %)
------------------------------	---------------------------	-------------------------------

2. Zeegoederentrafiek (in ton)

Aanvoer	Afvoer	Totaal
469.165 (+ 25 %)	322.171 (+ 15 %)	791.336 (+ 21 %)

BRUXELLES

Maintenant que la S.A. du Canal et des installations maritimes de Bruxelles a publié le bilan de l'exercice 1978, faisons-en une brève analyse pour ce qui concerne tout d'abord le secteur maritime.

Disons d'emblée qu'on constate une nette progression du trafic marchandises qui se chiffre à 21,6 % comparé à 1977. Cette hausse absolument remarquable s'est manifestée tant à l'entrée qu'à la sortie et elle confirme donc la relance de l'activité maritime constatée l'an passé.

En effet, en 1977, et cela pour la première fois depuis l'année record 1973, le trafic de marchandises avait affiché un taux de croissance positif.

Il s'était alors élevé à 1,7 % et était surtout l'heureuse conséquence de l'activation du trafic à l'entrée. Celui-ci progressait en effet de 9,2 % grâce aux arrivages nettement accrus de produits chimiques et métallurgiques ainsi que des nouvelles cargaisons d'acier en provenance de Pologne.

Par contre, les exportations avaient sensiblement fléchi cette année-là et accusaient un mali de l'ordre de 6,9 %. Les principaux trafics d'exportation étaient en hausse et plus précisément les produits de la métallurgie et les matériaux de construction. Au total, on affichait pour 1977 quelque 650.865 tonnes de fret transbordé subdivisé en 372.879 t à l'entrée et 277.986 t à la sortie.

Trafic maritime global en nette progression pour 1978

Pour ce qui est maintenant du bilan de l'exercice écoulé, on constate que la relance du trafic maritime observée l'an passé poursuit sur sa lancée

et se précise même très nettement. Son taux de croissance se chiffre en effet à 21,6 % par rapport à 1977. En chiffres absolus, le bilan réalisé est de 791.336 tonnes de fret transbordé contre 650.865 tonnes l'exercice précédent. Le boni atteint donc plus de 141.000 tonnes, ce qui est absolument remarquable.

La plupart des économistes s'accordent pour constater dans la Communauté Européenne une amorçe de redressement de la situation économique en 1978. Comme les activités portuaires reflètent une grande partie l'évolution de la conjoncture économique des régions considérées, on s'aperçoit en effet que les trois grands ports belges ont affiché l'année passée un taux d'expansion supérieur à 4. %. Le port de Bruxelles suit donc la tendance générale observée et se permet même d'afficher des chiffres nettement supérieurs à la moyenne enregistrée.

Avant d'analyser brièvement les trafics qui ont contribué à réaliser ce bilan remarquable, précisons que les 791.336 tonnes de marchandises transportées par voie maritime se subdivisent en 469.165 tonnes à l'entrée et 322.171 à la sortie. Le taux de croissance est ici de 25,8 % et de 15,9 % respectivement, ce qui peut se résumer par le tableau suivant :

Traf. maritime 1/12/1978	Quantité absolue	Evolution
Entrées	469.165 t.	+ 25,8 %
Sorties	322.171 t.	+ 15,9 %
Total	791.336 t.	+ 21,6 %

Situons ces chiffres dans un plus large contexte en donnant un aperçu de l'évolution du trafic maritime depuis 1973, année du record absolu en matière de tonnages-marchandises. Le cap du million de tonnes était alors dépassé pour la toute première fois et les tonnages réalisés apparaissaient les plus élevés, tant à l'importation qu'à l'exportation.

Année	Trafic total	Evolution
1973	1.084.570 t.	Record absolu
1974	998.372 t.	— 8 %
1975	837.538 t.	— 16 %
1976	640.112 t.	— 23 %
1977	650.865 t.	+ 1,7 %
1978	791.336 t.	+ 21,6 %

Mouvements des navires de mer

Les tonnages-marchandises que nous venons de mentionner pour l'année 1978 ont été transportés par 428 navires de mer à l'entrée et 371 à la sortie.

Au total, 799 unités globalisant 521.221 BRT ont été réceptionnées au port de Bruxelles, ce qui revient à dire que 39 % de ces navires naviguaient sur lest. Par rapport à 1977, le nombre de navires réceptionnés était en hausse de 99 unités, soit de 16 %. Leur jauge globale progressait également de 16 %.

A la sortie, on notait 701 navires au total, c'est-à-dire que le pourcentage d'unités non chargées s'élevait ici à quelque 48 %. Résumons maintenant tout ceci par le tableau suivant :

Navires	Entrées	Sortis
Chargés	428 (61 %)	371 (52 %)
Sur lest	279 (39 %)	330 (48 %)
Totaal	707	701
	(+ 16 %)	(+ 15 %)
BRT	521.221 t.	517.813 t.
	(+ 16 %)	(+ 15 %)

Quant à la répartition de ces navires par catégories de jauges, résumons-la comme suit. Précisons que la jauge moyenne demeure relativement basse : 737 BRT en 1978 contre 738 BRT en 1977.

Jauge BRT	Nombre de navires
Moins de 500 t	304
501 - 1.000 t	216
1.001 - 1.500 t	75
1.501 - 2.000 t	47
2.001 - 2.500 t	15
plus de 2.500 t	14
Total	707

Hausse du trafic à l'entrée de 25,8 %

Nous disions plus haut que le trafic de marchandises à l'entrée s'était élevé en 1978 à 469.165 tonnes, progressant ainsi de 25,8 % par rapport à 1977.

En chiffres absolus, le gain se chiffre à plus de 96.000 t, tandis que les tonnages importés se répartissent comme suit :

Importations 1/12/1978	Quantité absolue	Evolution
Pr. métallurgiques	173.609 t	+ 86 %
Mat. construction	66.573 t	+ 15 %
Prod. chimiques	64.716 t	— 49 %
Prod. agricoles	46.740 t	+ 66 %
Prod. de carrière	22.433 t	st.q.
Hydrocarbures	1.845 t	+ 43 %
Divers	93.285 t	+ 127 %
Total	469.165 t	+ 25 %

On remarquera que les produits de la métallurgie sont devenus le principal trafic d'importation du port de Bruxelles. Mentionnons pour cette rubrique les arrivages d'acier en provenance de Pologne qui étaient nuls en 1976, s'élevaient à 45.000 t en 1977, et atteignaient 123.000 t l'année passée.

Spécifions que ce trafic s'inscrit dans le cadre des accords passés entre la Belgique et la Pologne en vue de soutenir notre industrie métallurgique. Notons encore la progression des produits agricoles (+ 18.000 t), des matériaux de construction (+ 9.000 t) et de marchandises diverses (+ 51.000 t). Par contre, les produits chimiques sont en régression (— 63.000 t) tandis que les produits de carrière affichent un statu quo.

Relance des exportations qui progressent de 15,9 %

Passons au chapitre des exportations et rappelons que celles-ci ont atteint 322.171 tonnes en 1978 contre 277.987 l'exercice précédent. Le gain se

chiffre ici à quelque 44.000 tonnes, soit 15,9 % en taux relatif. Faisons remarquer que ce bilan est de loin le meilleur depuis l'exercice 1974 et qu'il marque une nette reprise du trafic après 3 années de recul constant. Le tableau suivant en témoigne suffisamment :

Année	Exportations	Evolution
1974	364.099 t	—
1975	320.980 t	— 11 %
1976	298.492 t	— 7 %
1977	277.986 t	— 6 %
1978	322.171 t	+ 15 %

Cette relance vraiment remarquable est due principalement au boni enregistré aux rubriques des produits métallurgiques (+ 61.000 t) et des matériaux de construction (+ 12.000 t) exportés vers l'Angleterre. Ce gain est largement suffisant pour compenser la perte enregistrée aux produits chimiques (— 18.000 t) et aux marchandises diverses (— 13.000 t). Ce qui nous donne en résumé :

Exportations 1/12/1978	Quantité absolue	Evolution
Pr. métallurgiques	178.554 t	+ 51 %
Prod. chimiques	71.217 t	— 20 %
Mat. construction	32.419 t	+ 60 %
Combustibles sol.	12.650 t	+ 27 %
Prod. agricoles	6.879 t	+ 82 %
Divers	20.452 t	— 42 %
Total	322.171 t	+ 15 %

En résumé, l'évolution du trafic maritime au port de Bruxelles s'est caractérisée en 1978 par la régression du trafic des produits chimiques (— 34 % en tout) compensée toutefois par une forte progression des trafics de produits agricoles (+ 68 %), des matériaux de construction (+ 27 %) et des produits métallurgiques (+ 67 %).

Pays d'origine et de destination

Terminons cette analyse du trafic maritime au port de Bruxelles par un aperçu succinct de la répartition de ce trafic d'après les pays d'origine et de destination.

Pays d'origine ou de destination	Entrées	Sorties
Angleterre	120.325 t	207.060 t
Espagne	—	20.535 t
Danemark	17.631 t	20.107 t
France	18.525 t	14.360 t
Pologne	128.561 t	12.974 t
Irlande	4.285 t	12.185 t
R.F.A.	30.320 t	12.045 t
Italie	—	9.421 t
U.R.S.S.	34.167 t	4.975 t
Suède	16.761 t	3.600 t
Portugal	—	1.904 t
Belgique	4.194 t	1.400 t
R.D.A.	19.059 t	600 t
Norvège	11.906 t	560 t
Pays-Bas	8.088 t	—
Finlande	37.347 t	—
Algérie	8.230 t	—
Grèce	9.166 t	—

Pavillons

Enfin, toujours en ce qui concerne l'année 1978, voici la répartition des navires réceptionnés selon le pavillon d'origine :

U.K.	259	Irlande	11
R.F.A.	130	Norvège	10
Pologne	56	Espagne	5
Pays-Bas	53	Chypre	5
Panama	39	Grèce	4
Danemark	38	Belgique	4
Malaisie	35	France	4
U.R.S.S.	20	Divers	5
Suède	17		
Finlande	12	Total	707



United Bonded Stores Dealers n.v.

S.A.

OUDE LEEUWENRUI 8, ANTWERPEN 1

DE ZEE

Oppermeester J.B. DREESEN

Over de zee is in de loop der tijden al onnoemlijk veel gezegd, geschreven, gedicht en gezongen, maar voor het geval dat er iets vergeten zou zijn wijden we er toch nog een kleine bijdrage aan!

Een eerste reeks van adjectieven in verband met de zee vinden we in **de zee- en deiningsschaal**, die niet van Beaufort maar van een Duits zee-

kapitein, PETERSEN, is. De beschrijving ervan werd in 1927 voor het eerst gepubliceerd en daarin sprak men bij windkracht 0 van een **VLAKE** of **SPIEGELGLADDE** zee. Een **GERIMPELDE** zee ontstaat bij windkracht 1. Een 2 van deze schaal beantwoordt aan de beschrijving van een **KABBELENDE** of **LICHTGOLVENDE** zee. Een **GOLVENDE** zee krijgt men bij windkracht 3, terwijl men voor een 4 gewoon zegt dat er **ZEE** staat. Met een 5 wordt de zee **AANSCHIETEND** genoemd, terwijl ze bij 6 al **WILD** staat. Hier begonnen waarschijnlijk de mogelijkheden van weergave te ontbreken want tussen 7 een **HOGHE** zee, 8 een **ZEER HOGHE** zee en 9 een **BUITENGEWOON HOGHE- en WILDE ZEE** bestaat er weinig variatie.

Andere beschrijvingen over de staat van de zee krijgt men te horen na b.v. een memorabele reis, als de deelnemers ervan tussen pot en pint npraten. Men zegt dan dat een zee **SCHUIMDE**, **KRULDE**, **RUW** of **WOEST** was. Dat er een **PAK ZEE** stond of ging, dat de **ZEE HOL** was, en dat er **PAKKEN ZEE** op dek neerkwamen. Dat ze te doen hadden met **HOOG AANSCHIETENDE** en **HOOG AANLOPENDE ZEEEN** of dat ze regelmatig een **ZETJE** overkregen.

Van een **ZEE** die na een storm gaat minderen zegt men dat ze **AFSLECHT** of aan het **AFSLECHTEN** is. Na enkele dagen van zwaar weer, met al de lichamelijke en geestelijke ongemakken en spanningen die hieraan verbonden zijn, zegt men wel eens **DAT DE ZEE GEDWEE MAAKT**. Op een ondiepte, het strand, de rotsen en soms op het schip ontmoet de zee zoveel weerstand dat ze **BREEKT**.

Een **BREKENDE ZEE** wordt door de zeevarende als zeer gevaarlijk beschouwd. Veel van de zogenaamde **GRONDZEEEN** waarin regelmatig kleinere schepen vergaan, vinden hun oorsprong bij een brekende zee. De meerlast van de tonnen water die op dat ogenblik op dek terecht komt, zoekt

zich een weg doorheen de zwakste punten, zodat in veel gevallen luiken, mangaten en deuren worden ingedrukt. De massa water die op deze manier in het binnenschip terecht komt brengt de stabiliteit in gevaar. De daaropvolgende go'ven krijgen dan meestal zeer gemakkelijk spel.

Een zee met zeer weinig **EBBE** en **VLOED** is een **STAANDE ZEE**. Maar ook als de aanrollende golven door een hoge rotswand weerkaatst worden en zich dat eigenaardig verschijnsel voordoet waarbij de golven niet van plaats schijnen te veranderen spreekt men van een **STAANDE ZEE**.

Voor auteurs vormt de zee in de algemene betekenis een dankbare titel en onderwerp. Wie kent er het boek «**DE WREDE ZEE**» van Monsarrat niet? Hierin gaat het uiteraard over de oorlog op zee.

Lindberg vertelt van zijn vlucht over de oceaan in een werk dat de **BREDE ZEE** noemt terwijl Rachel Carson het in haar biologische beschouwingen van **DE WERELDZEE** spreekt. Andere auteurs spraken al naar gelang het onderwerp over een **STILLE** of een **RUSTELOZE** zee.

Ook zijn er de massa samenstellingen die de zee als basiswoord hebben. Komt iemand in de golven om of sterft hij aan boord en wordt hij volgens het gebruik (tegenwoordig minder dan vroeger) met een, twee drie in Godsnaam, over boord gezet, dan zegt men dat hij een **EERLIJK ZEEMANSGRAF** kreeg.

Van iemand die zich aan boord bij enige **ZEEGANG** verplaatst zonder zijn evenwicht te verliezen heet het dat hij **ZEEBENEN** heeft.

Over **ZEEZIEKTE** hoeven we eigenlijk niet uit te weiden maar misschien toch even de volgende definitie in herinnering brengen. Zeeziekte is niet meer dan de onaangename verschijnselen door overmatige prikkeling van het menselijk evenwichtsorgaan tengevolge van voortdurende onregelmatig in richting veranderende bewegingen. Aanvankelijk treden hoofdpijn, lichte polsversnelling, bleekheid van het gezicht op, die later gevolgd worden door een ongewone malaise, verhoogde pols, verlaagde bloeddruk, koud zweet, veelvuldig urineren, versterkte darmbewegingen, soms diarree, speekselvloed en braken. Velen onder ons worden het zich met minder woorden bewust.

Voor dat er een schip naar ZEE VERTREKT, IN ZEE LOOPT, ZEE KIEST of OP ZEE GEBRACHT WORDT zal alles ZEEVAST gezet worden.

Zodra het schip BUITENGAATS is worden dan de ZEEWACHTEN opgezet. Zeewachten zijn een continue bedrijvigheid waarbij volgens de omstandigheden 2, 3 of 4 wachten gelopen worden. In het tweewachtenstelsel spreekt men van vier op, vier af, terwijl men bij het lopen van drie-wachten, de zogenoemde kleurenwacht, 4 op 8 af presteert. In het vier-wachtensysteem heeft men regelmatig een BOERENNACHT, want hij die 's avonds de laatste PLATVOETWACHT loopt hoeft er niet meer uit voor 's anderdaags 's morgens. De vergelijking met de volle nachtrust van een landsman, gaf de oorsprong aan de term BOERENNACHT.

Het « zes op zes af » systeem is zeer recent en uitgedokterd om het tekort aan personeel op te vangen.

Elke jonge ingescheepte kandidaat onderofficier of officier krijgt in de marine een ZEEVADER aangeduid, die hem in het scheepswerk onderricht en bij wie hij terecht kan voor al zijn kleine en grote problemen. De ZEEVADER is in de opleiding van het grootste belang.

Een officier bij de Marine heet een ZEEOFFICIER of een officier bij de ZEEDIENST, maar is geen DEKOFFICIER, want dat is een verouderde term die in het Nederlands gebruikt wordt om een onderofficier van hogere rang op een oorlogschip zoals stuurman, schipper, bootsman enz. aan te duiden.

ZEEMANSGIDSEN zijn te beschouwen als een uitgebreide aanvulling van de ZEEKAARTEN.

Schade veroorzaakt door het slingeren van het schip of door overkomend water noemt men ZEE-SCHADE en die wordt dan meestal gedekt door een ZEEASSURANTIE.

De klassieke stokvis die eertijds op geen enkele vrijdagmenu ontbrak werd door de zeelui ZEE-HAAS genoemd.

ZEERAMPVICTALIE is het noodrantsoen voor een sloep voor het geval dat het schip wegens zee-ramp moet worden verlaten.

Een zeilschip dat goed voor de wind zeilt wordt wel eens een ZEEBLAAS genoemd.

ZEEKONINEN noemde men vroeger de hoofden van de Noorse en Deense Vikings uit de 9e en 10e eeuw.

Een ZEEMANSKNOOP is niet alleen een knoop op zeemanswijze gemaakt maar ook een ander woord voor een vloek of een ruwe uitdrukking.

Een zware mist die uit de zee komt en vaak buiten de duinen blijft heet een ZEEVLAM, wat een andere naam is voor ARCTISCHE ZEEROOK.

Maar een ZEEVONK (noctiluca) is een klein diertje dat aan de kusten het lichten van de zee veroorzaakt. Het wordt tot de zweepdieren gerekend, doch bevat geen chlorophyl en is ook veel groter dan de andere soorten zweepdieren.

In verband met de zee bestaan er ook een hele reeks uitlatingen en zegswijzen waarvan we er enkele laten volgen :

Met iemand te ver in zee gaan : zich te veel met iemand inlaten.

De zee is zonder water : spottenderwijze gezegd van rijke lieden die klagen alsof ze gebrek hebben. Maar ook thuis als je bij moeder de vrouw je beklag doet over het feit dat je praktisch geen cent meer op zak hebt, durft ze soms al spottend zeggen dat de ZEE NOOIT ZONDER WATER IS.

Een zee van mensen ; geld of woorden.

Er staat zee : er is onenigheid, ruzie.

Levenszee : een dichtelijke aanduiding van de onzekerheid van het leven.

Mij is heel wat zeewater over het hoofd gegaan : ik heb al heel wat meegemaakt.

Recht door zee : recht op het doel af.

Water naar de zee dragen : onnodig werk verrichten.

Hij heeft zeebenen : hij is voor zijn taak berekend.

Een goed zeeman wordt ook wel eens nat : een matig mens drinkt ook wel eens een keer teveel.

En van iemand met een moeilijk karakter zegt men, dat met hem geen ZEE TE BEVAREN IS.

En dan zijn er nog de ZEVEN ZEEËN.

In de oudheid was zeven een heilig getal, waaraan geheime kracht werd toegeschreven. Het scheppingswerk gebeurde in zeven dagen. In Genesis 41 lezen we over zeven vette en zeven magere jaren. In Lucas 23, Johannes 19 en Mattheus 27 komen de zeven kruiswoorden voor. De R.K. godsdienst leert ons zeven sacramenten, zeven hoofdzonden, de zeven beden van het onze vader, de zeven weeën van Maria.

Men spreekt van de zeven wereldwonderen. Rome werd gebouwd op zeven heuvelen. Nog uit de oudheid erfdien we het boek met de zeven zegelen en zeer libertijns kunnen we ons verdiepen in de zeven schoonheden van de vrouw. De natuur zelf deed er een schep bij met de zeven kleuren van het spectrum en wijzelf nemen het in onze zeven dagen van een week regelmatig nog eens « op onze zeven gemakken ».

In de oudheid veronderstelde men dat het Middellandse zeegebied het centrum van de wereld was. Onbekend was onbemand. En wat buiten dit gebied lag betekende het einde. De aarde was een platte schotel waarrond een duistere, geheimzinnige stroom liep die ze Oceanus noemden.

Telden de ouden de door hen gekende zeeën dan kwamen ze wonderlijk genoeg tot het getal zeven.

1. De Middellandse zee — Mare Interum

2. Het water voorbij de zuilen van Hercules (Gibraltar) — Mare Atlanticus

3. De Zwarte zee — Pontus Euxinus

4. De Kaspische zee — Mare Barbaricus
5. De Rode zee — Mare Rubrum
6. Het water voorbij Ethiopië — Mare Arabicus
7. De Perzische golf — Mare Africum

Met de eeuwen groeide echter het aantal nieuw ontdekte zeeën aan zodat men weer terug — nu grotere — oppervlakten ging beschouwen en deze oceanen doopte. Ook trachtte men weer tot het heilig getal van zeven te komen.

1. Mare Interum — hun centrumgebied de Middellandse zee.
2. Atlanticus Oceanus — voorbij de zuilen van Hercules naar het noorden toe.
3. Ethiopicus Oceanus — naar het zuiden van de Afrikaanse oostkust.
4. Africus Oceanus — naar het zuiden van de Afrikaanse westkust.
5. Oceanus Septentrionalis — noordelijke oceaan, ten noorden van BARBARYE (Europa).
6. Oceanus Indicus — ten zuiden van de Perzische golf.
7. De oceaan ten oosten van de Indicus — de Chinese zee.

Van dan af ging het te vlug. Men ontdekte almaar door water en nog water. En de zeven zeeën verdwenen als benaming gedurende de middeleeuwen van het toneel.

In 1896 gaf Ruduurd Kipling een bundel gedichten uit, verzameld en herdrukt uit verschillende bronnen. Als titel gebruikte hij een sedert eeuwen vergeten naam : THE SEVEN SEAS (De zeven zeeën).

Wat ontdekkingsreizigers en kartografen hadden laten verdwijnen werd door een dichters nieuw leven ingeblazen. Iedereen sprak weer van de zeven zeeën zonder echter juist te weten wat hiermee bedoeld werd.

Welk zijn nu in een moderne versie deze zeven zeeën ?

Delen we het water van onze aardoppervlakte in eenheden die allen hun eigen kenmerken hebben, dan komen we wonderlijk genoeg weer tot het getal zeven. We citeren :

1. De Noordelijke IJszee
2. De Zuidelijke oceaan
3. De Indische oceaan
4. De Noord-Atlantische oceaan
5. De Zuid-Atlantische oceaan
6. De Noordelijke Stille oceaan
7. De Zuidelijke Stille oceaan.

Op het eerste gezicht zal het in twee delen van de Atlantische en de Stille oceaan een goedkope truuk lijken. Een blik op een stroom en windkaart van de wereld zal echter duidelijk maken dat tussen het noordelijke en het zuidelijk deel van deze oceanen een hemelsbreed verschil bestaat. En dit verschil bestaat niet alleen voor wat de stromen en heersende winden betreft, maar ook inzake diepten, spreiding van land, fauna en flora en dies meer.

Dus iemand die de zeven zeeën bevoer, deed al de belangrijke wateren van onze planeet aan.



goekint

een naam die
vertrouwen schenkt !

industriepark oostende

tel. 80 28 01

BILAN DU TRAFIC TRANSMANCHE 1978 AUX PORTS D'OSTENDE ET DE ZEEBRUGGE

par Henri ROGIE

Affichons d'emblée un premier tableau qui résume le nombre de traversées effectuées par les ferries transmanches. Pour Ostende, il s'agit des liaisons vers Douvres et Folkestone assurées par la Sealink, tandis que pour Zeebrugge, il y a des lignes sur Douvres, Felixstowe et Hull assurées par Townsend-Thoresen pour ce qui est des deux premiers ports cités et par les Northsea Ferries pour la liaison vers Hull. On remarquera que le nombre de transits n'a que peu évolué depuis l'année précédente en ce qui concerne Zeebrugge, alors qu'il marque un accroissement de plus de 9 % pour ce qui est d'Ostende :

Trafic transmanche	Nombre de traversées	
	1977	1978
Ostende	8.396	9.161
Zeebrugge	8.900	8.952

Trafic passagers en hausse de 2,3 %

C'est depuis 1971 qu'on note une nette stagnation dans l'évolution du trafic passagers sur le link Ostende-Douvres/Folkestone. Seule l'année 1975 marqua une légère reprise du trafic en affichant une progression de quelque 14 %. L'exercice suivant fut à nouveau franchement médiocre car le nombre de transits à Ostende n'augmentait que de 3 %. L'année 1977 ne fut guère plus brillante : le rythme de progression ne dépassait pas les 5 % pour un total de 2.783.914 passagers transités dans les deux sens.

Pour 1978 maintenant, le bilan du trafic passagers se solde à nouveau en chiffres rouges. Il affiche quelque 64.300 transits de moins que l'année antérieure pour un total de 2.719.632 transits. La régression se chiffre donc à 2,3 % et est nettement plus prononcée dans le trafic à destination du continent comme nous le renseigne le tableau suivant :

Ostende Passagers			Evolution
	1977	1978	
Entrées	1.396.343	1.354.546	— 2,9 %
Sorties	1.387.751	1.365.086	— 1,6 %
Total	2.783.914	2.719.632	— 2,3 %

Remarquons encore que le transit en direction des ports anglais est légèrement inférieur à celui à destination du continent. En 1977, on notait exactement le cas inverse. Il y a déjà quelques années que le port de la R.T.M. espérait dépasser le cap des 3 millions de passagers transités. Au rythme où évolue ce trafic, il faudra certes attendre de longues années encore avant de voir ce chiffre atteint. A moins que les projets de traversées en hovercraft deviennent bientôt réalité et donnent un regain d'activité aux terminaux ostendais.

A titre de comparaison, rappelons les résultats affichés par le port de Zeebrugge pour 1978. On remarquera que la situation est ici un peu meilleure qu'à Ostende bien que le taux d'expansion ait rétrogradé de 19 % en 1977 à 7,8 % l'année dernière. Une certaine saturation du trafic, une concurrence sans cesse plus précise de la part de certains ports français ainsi que le climat de récession régnant actuellement en sont assurément les causes principales.

Zeebrugge Passagers	1977	1978	Evolution
Entrées	805.582	872.420	+ 8,4 %
Sorties	800.341	860.368	+ 7,5 %
Total	1.605.927	1.732.788	+ 7,8 %

Trafic véhicules en hausse de 5,4 %

Pour ce qui est maintenant du trafic Ro/Ro de véhicules effectué aux terminaux de la R.T.M. ostendaise, la situation apparaît bien meilleure qu'elle ne l'est au chapitre des passagers. C'est ce qui ressort d'emblée du bilan global 1978 où l'on affiche un total de 737.410 « unités » transitées dans les deux sens. Ce nombre représente un gain de 7,8 % par rapport à 1977. Toutefois, on note un net ralentissement dans la progression de ce trafic. En effet, le taux de croissance était encore de 21 % en 1976, chutait à 15,0 % en 1977, et n'était donc plus que de 7,8 % l'année dernière.

Ce phénomène provient du fait que notre R.T.M. opérait en pool avec la British Rail, dès 1972, pour l'exploitation d'un service de fret Ro/Ro combiné au trafic déjà existant de véhicules à usage touristique. Ce nouveau service connut rapidement



le succès espéré, ce qui se traduit par des taux de croissance absolument remarquables. Au fil des années se produisit évidemment une certaine normalisation dans l'expansion de ce nouveau service et pour 1978, on constate même une certaine stagnation.

Le tableau suivant nous montre que le trafic de véhicules à destination de l'Angleterre demeure plus important que celui en direction du continent.

Les chiffres absolus du transit vers les ports anglais sont en effet de 4,6 % supérieurs à ceux relatifs aux embarquements à Ostende. La différence se remarque également aux taux d'expansion : 7,4 % contre 3,3 % à l'entrée.

Ostende	1977	1978	Evolution
Véhicules			
Entrées	341.604	352.976	+ 3,3 %
Sorties	357.617	384.434	+ 7,4 %
Total	699.221	737.410	+ 5,4 %

6,4 % pour l'exercice 1978. Ici aussi, l'expansion de trafic à destination de l'Angleterre était nettement plus accentuée qu'à l'entrée à Zeebrugge.

Notons qu'à Ostende, le nombre de véhicules transbordés est exprimé en « unités », ce qui signifie qu'une auto est comptée pour 1 unité, une caravane pour 2 unités et un trailer pour 3 unités.

Cette façon de rédiger les statistiques empêche évidemment toute comparaison entre les deux ports côtiers pour ce qui a trait aux chiffres absolus, ce qui nous oblige de nous référer aux taux d'expansion respectifs.

Zeebrugge	1977	1978	Evolution
Véhicules			
Entrées	348.955	361.486	+ 3,5 %
Sorties	323.073	353.819	+ 9,5 %
Total	672.028	715.305	+ 6,4 %

Rappelons que le trafic transmanche de véhicules à Zeebrugge affichait une croissance globale de

DIT IS HET EERSTE NUMMER VAN DE JAARGANG 1979-80

Vernieuw "nu" uw abonnement

door storting / overschrijving van 200,- fr. op onze bankrekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus, Oostende.

U kan ook een **steunabonnement van 300,- fr.** nemen, wat overeenstemt met **de werkelijke kostprijs van ons tijdschrift** of nog beter... een ere-abonnement aan 500,- fr.

Postzegelnieuws

De geschiedenis der scheepvaart op postzegels (IX)

door Eerste Meester Chef A.A. Jacobs

VUURTORENS EN LICHTSCHEPEN OP POSTZEGELS

De toepassing van de vuur- of lichttorens vinden wij reeds zeer vroeg in de geschiedenis terug: rond 270 vóór Christus werd op het eiland Pharos door de Grieken een vuurtoren gebouwd. De Romeinen plaatsten langs de Middellandse Zeekusten minstens een 30-tal lichttorens. Op deze torens werd een open vuur gestookt met takkebossen en later met steenkool als brandstof. Toen de Argand-lamp in 1783 werd uitgevonden, werd de olieverlichting toegepast. Later kwamen petroleum, paroline, vetgas, gloei- en acetyleenlicht in gebruik.

Tegenwoordig gebruikt men electrisch licht. De Fransman Fresnel deed in 1819 een belangrijke uitvinding, hij ontwikkelde een lezenstelsel voor het bundelen van door lichtbronnen uitgezonden stralen. Er werd op de vuurtoren dankbaar gebruik van gemaakt. Op 20 juli 1823 werd op de vuurtoren van Corduaan aan de monding van de Gironde een door Fresnel ontworpen draailicht in gebruik genomen. Dank zij het nieuwe optische systeem waardoor een concentratie van de lichtbundels werd verkregen, was de lichtstraal van de vuurtoren zichtbaar tot ± 61 km, terwijl dit vroeger slechts mogelijk was tot 22 km. Fresnel stelde ook een programma op voor de bewaking van de Franse kust door middel van vuurtorens. Reeds in 1868 kan men langs de Engelse kust de zogenaamde drijvende vuurtorens — een uitvinding van de Engelsman A. Fryer — in grote hoeveelheden aantreffen. Op die plaatsen waar de bodem de oprichting van een vuurtoren niet toeliet, gebruikte men een schip als rustplaats voor zo'n gevaarte.

Men moest echter dit stelsel spoedig laten varen wegens de grote moeilijkheden die zich voordeden.

De schepen met zo'n gewicht bezwaard hadden veel te lijden van de stormen. De beweging der schepen plantte zich op het licht over en dit kon niet hoger geplaatst worden.

Aan het systeem van Fryer nu zijn geen van deze bezwaren verbonden: zijn lichttoren is een 120 voet hoge holle ijzeren zuil, die op het water geplaatst werd, met de opening naar beneden. Door



Yv. 107



Yv. 108



Yv. 109

zijn zwaarte zakt hij tot op 33 voet onder de water-spiegel en ook daardoor is hij beveiligd tegen golfslag en de zwaarste stormen. Om de veiligheid volkomen te maken is hij op twee plaatsen door middel van ijzeren kettingen en ankers in de grond vastgemaakt en daarenboven van binnen met ballast bezwaard. Het gedeelte van 33 voet dat zich onder water bevindt heeft de vorm van een klok die van onder 18 voet diameter heeft.

In dat gedeelte is een kamer van $10\frac{1}{2}$ voet hoogte voor de torenwachter gemaakt; die geeft tevens ruimte genoeg voor proviand en verdere benodigdheden, terwijl ventilatoren voor een goede luchtverversing zorgen. Uit die kamer loopt een trap naar het hoogste punt van de toren. Het middelpunt van de toren is op $27\frac{1}{2}$ voet boven de water-spiegel, 3 voet hoger bevindt zich een galerij om de toren. Op deze galerij staat de grote kristallen



Yv. 110



Yv. 111



Yv. 113

lens en de elektrische lamp die aan de zeelieden de aanwezigheid van de vuurtoren herinnert. Aan de top van de toren bevindt zich een tweede electrisch licht dat zich mijlen ver zeer duidelijk laat onderscheiden.

Voor een volk met zeebenen zoals de IJslanders is het systeem van de vuurtoren een erg belangrijk hulpmiddel, om niet te zeggen een onmisbare veiligheidsfactor. Het eerste IJslandse lichtbaken Reykjanesviti werd ontstoken in december 1878.



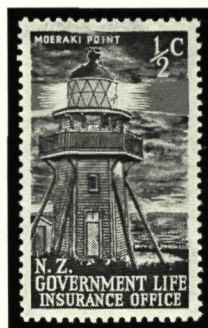
De vuurtoren werd opgericht te Valaknukur, v'ak tegen de zee. Het was een achthoekige toren, tien meter hoog gebouwd uit rotsblokken. De lichtinstallatie bestond uit 15 olielampen met evenveel reflectoren. Deze toren bleef ongeveer 30 jaar in bedrijf, maar op 20 maart 1908 werd op de zogenaamde Baejarfellheuvell, een beetje meer inwaarts dus, een nieuwe lichttoren ontstoken. De reden hiervoor was dat de oude toren dreigde in te storten. Tegenwoordig zijn er rond IJsland zo'n 118 vuurtorens naast andere installaties in bedrijf. De meeste vuurtorens worden niet langer permanent bewaakt, zij zijn volautomatisch en vaak uitgerust met alarmsystemen. In het begin werd er een tol

geheven op de schepen die gebruik maakten van de IJslandse wateren. Deze tol was voldoende om de goede werking van het lichttorensysteem in de eerste jaren althans te verzekeren.

Maar nu dient de Staat reeds vele jaren in te staan voor de zware kosten die deze exploitatie meebrengt. De directie van de vuurtorens tracht de ontwikkeling van de navigatie-instrumenten op de voet te volgen. Het lichtbaken zal in de komende jaren steeds één van de belangrijkste hulpmiddelen blijven voor de IJslandvaarders.

Op Reykjanes is momenteel een lichttoren in gebruik met een lichtsterkte van 800.000 candella.

Hier is ook een radiobaken gevestigd met een zendkracht van 150 Watt. De vuurtoren van Reykjanes is één van de belangrijkste van het land en het is zeker geen toeval dat de eerste vuurtoren van IJsland juist daar in het meest bevaren en tegelijkertijd gevaarlijkste zeegebied werd opgericht.



Yv. 131



Yv. 133



Yv. 135

In België kennen we de vuurtorens van Blankenberge, Nieuwpoort, Oostende en Zeebrugge. Tijdens de periode van de vogeltrek worden schijnwerpers geplaatst op de torens om te beletten dat de trekvogels zich op de gebouwen te pletter vliegen.

De eerste vuurtoren van Oostende werd gebouwd in 1771 en de vuren werden voor de eerste maal ontstoken op 15 oktober 1772. Deze toren werd door de bevolking de « Vlaggestok » genoemd. De huidige vuurtoren werd op 11 januari 1860 in gebruik genomen. Elke vuurtoren heeft zijn eigen



Yv. 132



Yv. 134

soort schittering zodat de zeelieden er steeds kunnen op voortgaan om hun positie te bepalen. Het signaal van de Oostendse vuurtoren bestaat uit drie stralen naar zee en drie stralen naar land die elkaar om te tien seconden opvolgen. Ook is de lichttoren uitgerust met een vast radiobaken, zodat de zeelieden zich ook bij mistig weer of slechte zichtbaarheid op het radiobaken kunnen oriënteren.



Yv. 124



Yv. 125

Lange Nelle, zoals de Oostendse vuurtoren in de volksmond genoemd wordt, is zestig meter hoog en als men zich te voet naar het vuurtorenlicht wil wagen moet men 320 trappen op. Na een derde van de klim te hebben volbracht bevindt men zich op het achtkantig gedeelte van de toren. Eens helemaal boven kan men in het vuurhuis de indrukwekkende lichtinstallaties en spiegellenzen bewonderen. We mogen wel stellen dat ondanks alle elektronische navigatiemiddelen de vuurtoren ook nu nog noodzakelijk blijft, al was het maar om de peilingen in zee te verrichten. Het risico dat de



Yv. 126



Yv. 127

vuurtoren buiten werking zou vallen is zeer gering: er is vooreerst de krachtige elektrische installatie.

Achter de draaiende lenzen is er de enorme lamp van 3 000 Watt als voornaamste lichtbron. Bij defect komt automatisch een reservelamp van dezelfde sterkte in werking, zelfs als de toren zonder stroom zou vallen. Het noodstelsel op gas komt dan automatisch in werking. 11 mijl ver kan men het vuurtorenlicht nog waarnemen. Bij hevige storm kan men in het vuurhuis de toren heen en weer voelen bewegen, dit is normaal, anders zou de betonnen constructie doorbreken.

In 1872 werd er ook te Knokke een vuurtoren opgericht volgens het officiële model van die tijd.



Yv. 314

Zoals in Blankenberge en Heist: een ronde kop op een vierhoekige rode bakstenen toren. De vuurtoren was 75 trappen hoog tot bij de schijnwerpers. Hij brandde met koolzaadolie. Het vast licht scheen door de enorme vergrootglazen tot wijd over zee en de Scheldemonding. Iedere dag werd de lamp een minuut later aangestoken naar de zomer toe, een minuut vroeger voor de winter. Het licht diende door de twee wachten voortdurend gecontroleerd te worden. In 1908 kreeg de toren een nieuw draailicht op een stalen stelling en met een draibak gevuld kwikzilver.



Yv. 477



Yv. 595

Het licht was nu zichtbaar tot op 16 zeemijlen. In 1914 werd de toren door de Duitse bezetters uitgeschakeld. Na 1918 werd hij volledig afgeschreven. In januari 1952, 80 jaar na zijn oprichting, werd hij met de grond gelijkgemaakt.

Het lichtschip tenslotte, een op een vaste positie verankerd schip, is uitgerust met een lichttoren met sterke lichtinstallatie, een zware mistsein-inrichting en een radiobaken. Zij zijn fel rood geschilderd, met in de zijde een breed wit vlak waarop in zwarte letters de naam is geschilderd. Soms wordt de naam van het schip gegeven naar de plaats waar het geankerd is b.v. West Hinder. Het lichtschip wordt ook wel gebruikt als beginpunt voor een haven of rivier b.v. Elbe 1 (Deutsches Reich YV 595).

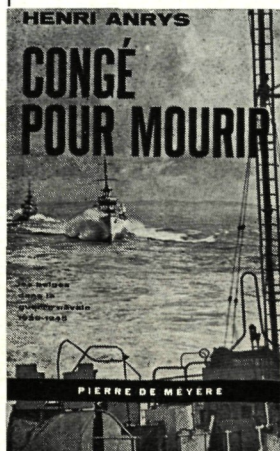


Yv. 642

De ankerpositie wordt voortdurend gecontroleerd door zgn. waaktonnen.

De Nederlandse lichtschepen zijn : Terschellingerbank, Texel en Noord Hinder. In België hebben we de West Hinder en de Wandelaar ; zij hebben een eigen voortstuwingsinstallatie. De bemanning houdt zich bezig met het onderhoud van het schip en de lichtinstallaties, kijkt uit naar scheeps- of vliegtuigongevallen, geeft wind- en stormwaarschuwingsseinen, doet meteorologische waarnemingen enz... Mettertijd zullen de lichtschepen door onbemande lichtplatforms of navigatieboeien vervangen worden.

Vele landen gaven postzegels uit met een vuurtoren of lichtschip op het beeld. Het is onbegonnen werk in het raam van dit korte artikel alle zegels over dit thema te vermelden. We zullen ons dus maar beperken door de hiernavolgende aan te duiden : (Finland YV 314), (Indonesië YV 477), (Zweden YV 642), New Zealand (YV 108 à 113 en 131 à 135), (Guernsey YV 124 à 127), enz.



CONGE POUR MOURIR, par H. Anrys peut être commandée chez Neptunus, au prix de 480,- F T.V.A. incluse. Frais d'expédition : 35,- F.

CONGE POUR MOURIR, door H. Anrys nu ook te koop bij Neptunus voor de som van 480,- fr. Een koop dat ieder personeelslid van de Zeemacht zou moeten bezitten. Verzendingskosten : 35,- fr.

Zevende Vierdaagse van de IJzer

Tijdens een persconferentie op het mooie stadhuis te Diksmuide, werd tussen koffie en trapist, door een waaijer van militaire en burgerlijke autoriteiten, onder de vakkundige leiding van Provinciecommandant, Kolonel Van Heester, en het waakzame oog van de Burgemeester van Duiksmuide en Poperinge, de **Zevende Vierdaagse van de IJzer**, uit de doeken gedaan.

Deze persconferentie werd afgerond met een lekkere rijsttafel in de mess officieren van de Luchtmacht, die bijna zo goed was als deze welke onze Zeemacht regelmatig opdient. Na dit gastronomisch en wat chauvinistisch intermezzo, ware het mischien wel nuttig een en ander over deze fameuze « vierdaagse » te vertellen.

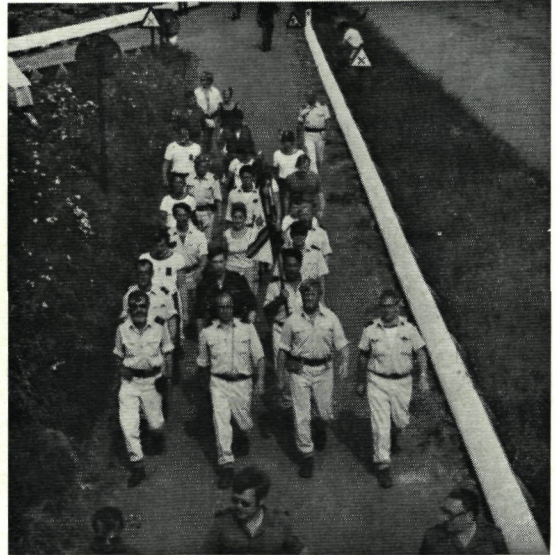
Historiek van de Mars

De bedoeling van deze vierdaagse voettocht, die de naam draagt van « Vierdaagse van de IJzer », is alle deelnemers, zowel militairen als burgers, kortom alle wandelliefhebbers, de gelegenheid te bieden een langdurige sportieve inspanning te leveren, deze wandelaars gedurende vier dagen te leiden doorheen een streek die in 1914-'18 een historische bekendheid heeft verworven en ze te brengen langsheen monumenten en merkwaardige plaatsen waar-aan soms tragische herinneringen aan die vier oorlogsjaren verbonden zijn.

Tegelijkertijd gaat die vierdaagse tocht doorheen een toeristisch aantrekkelijke streek en kunnen de wandelaars kennis maken met de toeristische bezienswaardigheden van de Westhoek.

Nu de herinnering aan de tragische gebeurtenissen van de Eerste Wereldoorlog meer en meer gaat vervagen is het wellicht niet ongelegen de jongeren in contact te brengen met die streek waar hun grootvaders het beste van zichzelf hebben gegeven om voor hun kinderen een vrije en betere wereld op te bouwen.

Voetverzorging... een belangrijk element.



Ook de Zeemacht neemt actief deel aan deze vierdaagse.

Tijdens deze voettocht kunnen de wandelaars hun fysieke conditie meten, bijwerken en op peil brengen en terzelfdertijd hebben ze de gelegenheid om zich te bezinnen over de historische feiten die zich in die streek hebben afgespeeld.

De 4-daagse voettocht van de IJzer werd, onder een andere vorm, voor het eerst ingericht in 1963. De Orde van de Paardevissers uit Oostduinkerke was toen een van de eerste verenigingen in West-Vlaanderen om een voettocht in te richten. Hun leden hadden 2 doelstellingen: de inspanningen van de plaatselijke gemeentebesturen om de Westhoek beter te doen kennen, kracht bij te zetten en de slogan « Terug naar de natuur » waar te maken.

Een voettocht door de schilderachtige en weinig gekende Westhoek kan deze twee doelstellingen verwezenlijken. De voettocht van 1968 had 3 verschillende omlopen, d.w.z. één van 30, één van 20 en één van 10 km.

Iedere deelnemer ontving een herinneringsmedaille. De tweede uitgave van de voettocht, dit was in 1969, werd op dezelfde manier georganiseerd. Toen kende hij nog groter succes wat het aantal deelnemers betreft.

Gezien dit toenemend succes besloot de orde in 1970 beroep te doen op de Luchtdoelartillerieschool. Dit jaar hadden de wandelaars de keuze tussen 40, 25 en 15 km. of een gezinsparcours van 5 km. Het werd nogmaals een succes. In 1971 steunend op de ondervinding van de voorgaande jaren streefde men ernaar om deze voettocht uit te bouwen zoals de « Marche du Souvenir et de l'Amitié » van Vielsalm en duurde de voettocht 2 dagen.

In 1972 groeide de 2 daagse voettocht uit tot een 3 daagse van de Westhoek met als thema de « Slag van de IJzer ». Het doel was de voettocht te laten lopen door een groter deel van de frontstreek van « 14-18 ».

Hiervoor werd de medewerking van de steden leper en Diksmuide verkregen.



Een sliert wandelaars door de schilderachtige streek van de Westhoek.

Na de openingsplechtigheid te Ieper, wandelden de deelnemers over een afstand van 40 km naar Diksmuide.

De volgende dag liep de tocht van Diksmuide naar Oostduinkerke. De 3de dag wandelden de deelnemers door verschillende steden en badplaatsen van de Westhoek.

1972 werd een groot succes. Een herinneringsmedaille met de beeltenis van Koning Albert werd aan iedere deelnemer, die de 3 daagse voettocht tot een einde bracht overhandigd.

Sedert 1973 tenslotte, werd de Vierdaagse van de IJzer een activiteit, georganiseerd door de Strijdkrachten en dit in samenwerking met de « Orde van de Paardevisser » en de gemeentebesturen van de deelnemende steden.

DEELNEMERS

In 1978 waren er meer dan 3.000 deelnemers aan deze vierdaagse, met een overwicht aan burgers en ook voor het eerst waren er dit jaar een flink aantal dames aanwezig. Van deze deelnemers hebben er 1889 de vierdaagse volledig uitgedaan.

MARS-ETAPPES

Dit jaar wordt voor de zevende maal gestart met een Vierdaagse die doorgaat van 23 augustus tot 26 augustus en volgende verloop zal kennen :

KOKSIJDE/OOSTDUINKERKE - VEURNE - DE PANNE - KOKSIJDE/OOSTDUINKERKE
KOKSIJDE/OOSTDUINKERKE - NIEUWPOORT - IJZER - DIKSMUIDE
DIKSMUIDE - IJZER - DRIEKAPELLE - RENINGE - POPERINGE
POPERINGE - KEMMELBERG - DOMEIN PALING-BEEK - IEPER.

Op de vooravond, namelijk op 22 augustus, is in Oostduinkerke een openingsplechtigheid die aanvangt om 19.30 u. aan het gemeentehuis.

Bij de laatste aankomst op zondag 26 augustus te Ieper wordt het slotdéfilé voorafgegaan door een optreden van folkloristische groepen.

LOGEMENT en VERVOER

Er wordt logement voorzien te IEPER, DIKSMUIDE, OOSTDUINKERKE en POPERINGE voor de deelnemers. Te IEPER en OOSTDUINKERKE worden tentenkampen opgericht, te DIKSMUIDE en POPERINGE logeren de deelnemers in gebouwen. In principe zijn de deelnemers vrij in de keuze van hun logement.

Een militair transport brengt de marcheerdere iedere dag van hun kamp naar het vertrek en de aankomst naar het kamp.

INSCHRIJVING

Wenst men meer inlichtingen of wil men zich inschrijven dan komt men terecht bij het Sekretariaat « Vierdaagse IJzer » Luchtdoelartillerieschool, Kwartier Lombardsijde, Matrozenlaan 16, 8450 - Nieuwpoort.

Dit moet gebeuren vóór 10 augustus.

EVH

boutique neptunus

neptunus winkeltje

NIEUW ! - NOUVEAU !

« MY DADDY IS IN THE NAVY »



« T-SHIRT »

Deze prachtige « T-SHIRT » is slechts te bekomen in één maat : small.
In geval van voldoende aantal bestellingen zijn ook andere combinaties mogelijk. Speciale lanceerprijs 220,— fr., inclusief B.T.W. Verzendingskosten 25,— fr.

« T-SHIRT »

Cet élégant « T-SHIRT » peut être obtenue en une seule taille : small.

En cas de commande par quantités, d'autres combinaisons sont possibles. Prix spécial de lancement : 220,— fr., T.V.A. incluse. Frais d'expédition : 25,— fr.

Le paiement se fait **uniquement** par virement / versement au compte **473-6090311-30** de Neptunus.

Enkel door overschrijving / storting voor rekening nummer **473-6090311-30** van Neptunus.

Avez-vous déjà la
«Cravate force navale» ?

Hebt U reeds een
«Zeemachtdas»

boutique neptunus

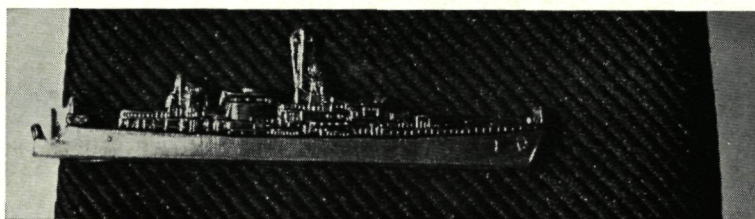
neptunus winkeltje

**NIEUW !
NOUVEAU !**

**MAGNIFIQUE EPINGLE DE CRAVATE
PRACHTIGE DASSPELD
DE LA E71 - FREGATE
VAN DE E71 - FREGAT**

**EN METAL DORE
IN VERGULD METAAL**

**220 F. + 20 F. frais de port
220,- fr. + 20.- fr. verzendingskosten**



Le payement se fait **uniquement** par virement au compte 473-6090311-30 de Neptunus.
Enkel door overschrijving / storting voor rekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus.



BLOC NOTE DE BUREAU

En simili-cuir noir ou bleu-marine avec grand écusson colorié Force Navale, stylo à bille et calendrier ; format 25 × 19 cm.

Prix : 300 F, T.V.A. incluse, + 25 F frais de port.

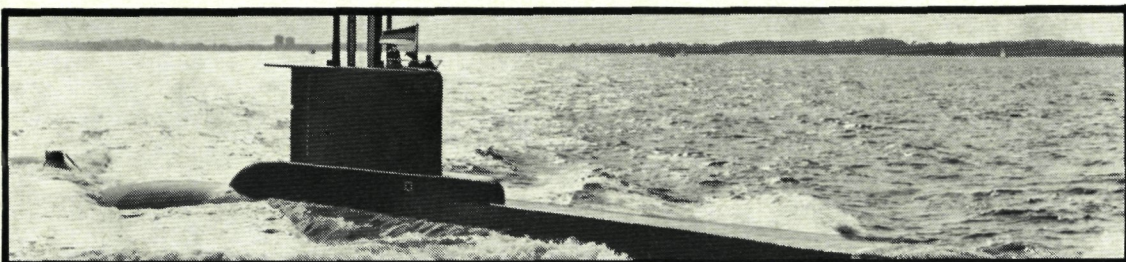
BUREAU BLOC-NOTE

In zwart of marine-blauw simili-leder met groot vierkleurig wapenschild Zeemacht, kogelpen en kalender ; formaat 25 × 19 cm.

Prijs : 300 fr., inclusief B.T.W., + 25 fr. portkosten.

Signaals gevechtinformatiesysteem voor onderzeeboten: Sinbads*

Alleen een goed overzicht biedt goede oplossingen.



De laatste jaren zijn de eisen voor effectieve onderwater-gevechtsleiding aanzienlijk verzwaaard. Hoe deugdelijk en modern het Signaal antwoord daarop is, is waar te nemen op de beeldschermen van Sinbads. Deze geven een duidelijk beeld van de situatie, doelen, wapens, met bij-schriften en al. Zij maken de juiste ideeën en antwoorden mogelijk op het moment, dat die het meest nodig zijn.

De vindingrijkheid in Sinbads

De kern van Sinbads is het passieve volgsysteem, waarmee een aantal doelen gelijktijdig kan worden gevolgd. Het systeem ontvangt en verwerkt alle beschikbare doelsinformatie, zoals peiling, afstandsschattingen, koers en snelheid en - indien beschikbaar - de gepeilde afstand.

De waakzaamheid van Sinbads

Het is haast onmogelijk een onderzeeër die Sinbads aan boord heeft te verrassen of te misleiden,

want Sinbads beschikt over een intelligent programma dat doelbewegingen analyseert met een minimum aan gegevens. Dit programma berust op het Kalmann-principe waardoor de onzekerheid uit een reeks peilingen kan worden beperkt. Het systeem verzekert een optimale aanpassing tussen de gebruiker en de verwerkings-snelheid van de computer.



Volledig geïnformeerd dank zij Sinbads

De flexibiliteit van Sinbads

Voor een dergelijk veelomvattend systeem vergt Sinbads verrassend weinig ruimte. Zodoende helpt het bij de oplossing van het ruimteprobleem in onderzeeboten.

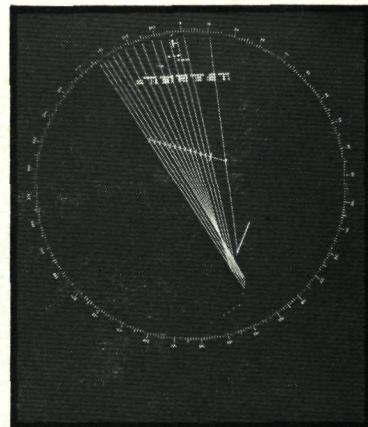
Ook kan Sinbads zonder probleem worden geïntegreerd met andere systemen en worden uitgebreid met aanvullende mogelijkheden voor bijzondere taken.

Goede oplossingen bieden een goed overzichtsbeeld

Het gebruik van Signaalsystemen als Sinbads, betekent het

beschikken over het juiste antwoord op iedere voorkomende dreiging.

Sinbads heeft bijvoorbeeld besturingscapaciteit voor alle soorten draadgeleide of ongeleide torpedo's. Drie draadgeleide torpedo's kunnen gelijktijdig worden bestuurd. Signaals goede oplossingen bieden het goede overzichtsbeeld. En datzelfde beeld toont het resultaat van Signaals vindingrijkheid.

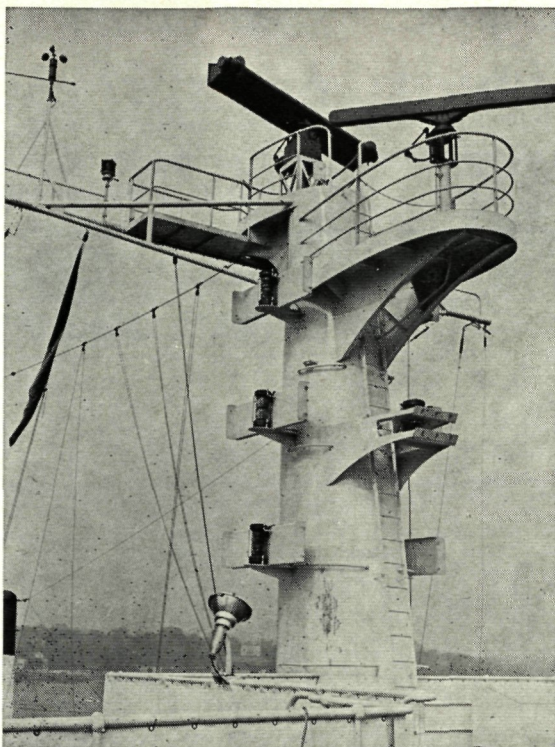


Een duidelijk overzicht is onmisbaar voor gevechtsleiding

Hollandse Signaalapparaten B.V.
Postbus 42 - 7550 GD Hengelo.
Tel. 05400 - 88111 - telex 44310.
Radar, gevechtinformatie en besturingsystemen.

***Sinbads - Signaals Submarine Integrated Battle and Data System**

Alleen goede oplossingen leiden tot goed overzicht.



n. v. E.N.I. s.a.

**L'Electro - Navale & Industrielle s.a.
Elektrische Nijverheids-Installaties n.v.**

Postbus 389
2000 ANTWERPEN

Tel. : 031/87 40 81 (20 l.)

Telex : 31598 eni b



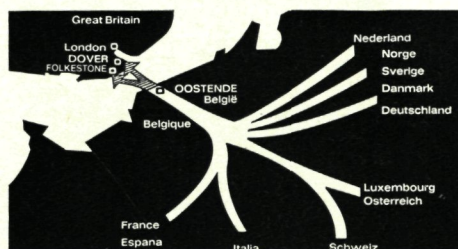
Elektrische installaties
Brandbeveiliging
Scheepsherstelling
Elektrische installateurs van
de Fregatten E 71

**" Wedden dat uw kinderen
CHA - CHA verkiezen ? "**



CHOCOLATE CARAMEL WAFER

Twee snelle en gemakkelijke « SEALINK » verbindingen tussen België en Groot-Brittannië
OOSTENDE - FOLKESTONE
OOSTENDE - DOVER



* Tot 16 overvaarten per dag in elke richting tussen Oostende en Dover of Folkestone.

* Gunstige tarieven - Vermindering voor groepen.

* Speciale reductiebiljetten voor reizen van korte duur :

— Reizigers zonder voertuig : shopping trips (48 u.), winter-weekends excursies, nachtroutebiljetten enz.

— Automobilisten : — 24 u. excursie : U betaalt slechts de NORMALE prijs van de heenreis voor een heen- en terugreis

— 60 u. excursie : $\pm 35\%$ vermindering op de normale prijs van de wagen en van de inzittenden

— 5 dagen excursie : $\pm 20\%$ vermindering op de normale prijs van de wagen en van de inzittenden (tijdens periode tot 31.03.1979 zelfs $\pm 50\%$ reductie).

Inlichtingen, kosteloze dokumentatie, enz.

— Erkende reisagentschappen en automobielclubs.

— Regie voor Maritiem Transport

Beillardstraat 30, 1040 Brussel (tel. 230.01.80)

Natiënkaai 5, 8400 Oostende (tel. 70.76.01).

Mazout zonder zorgen



Votre sécurité mazout

BOELWERF

N.V.

TEMSE

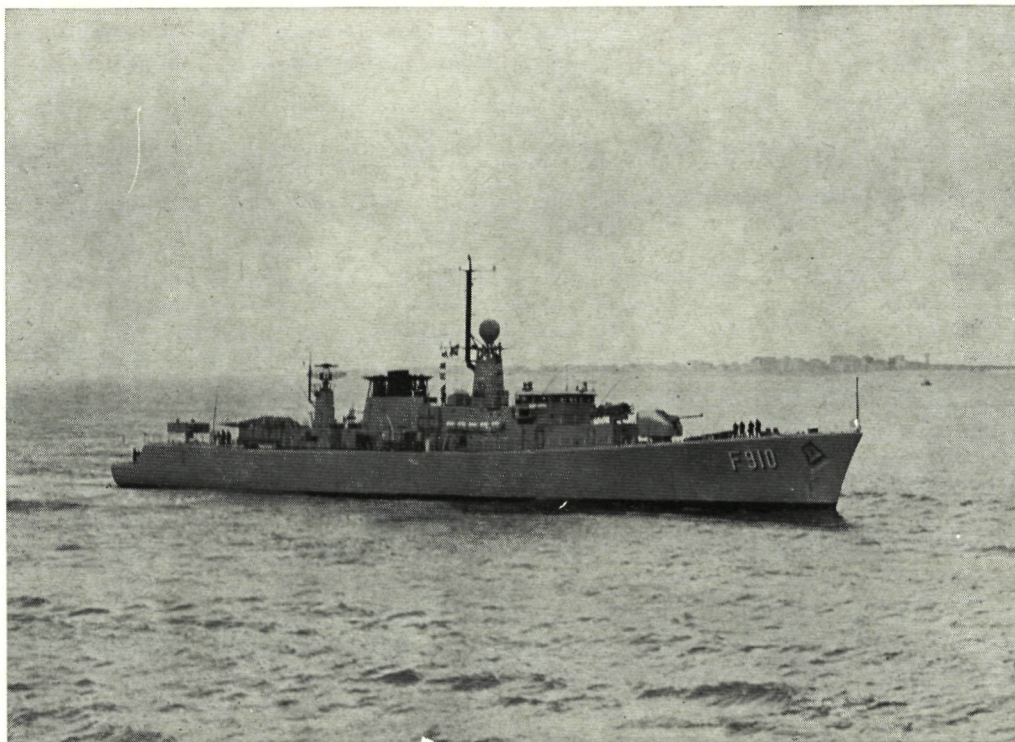
S. A.

TEL. 031/71.09.80

TELEX 31140

TELEGR.

BOELWERF-TEMSE



**ZEESCHEPEN TOT 180.000 TON DW.
NAVIRES DE MER JUSQUE 180.000 TONNES DW.**

**Bouwers van het motorzeilschip « ZENOBE GRAMME », het visserij-
wachtschip « GODETIA », 4 kustmijnvegers en van de twee fregatten**

E 71, F 910 « WIELINGEN » en F 912 « WANDELAAR ».

**Constructeurs du ketch de recherches « ZENOBE GRAMME », du
garde-pêche « GODETIA », de 4 dragueurs de mines côtiers et des
deux frégates E 71, F 910 « WIELINGEN » et F 912 « WANDELAAR ».**

**BOUWEN EN OMBOUWEN
VAN ZEESCHEPEN
TOT 320.000 TDW
ALLE INDUSTRIELE WERKEN**



COCKERILL YARDS HOBOKEN N.V.

2710 HOBOKEN

Tel. 031/27 38 80 — Telex 31.175

Telegr. COCKERILLYARDS HOBOKEN



Een snelle carrière . . .

Naar de hoogste sporten van de
ladder op jonge leeftijd?
Kom dan varen op een van de
moderne schepen van CMB.
Een polyvalente en
expansieve rederij,
die ook actief is in
alle nevensectoren
van de transportindustrie.

Start uw carrière met een
zeevaartloopbaan bij CMB.
De beste waarborg voor een
boeiende en veilige toekomst.

CMB

Persoonlijk aanbieden met zeemansboekje bij de Dienst Varend Personeel, Leopolddok 214,
ANTWERPEN of telefoneren op nr. (031) 41.14.80 toestelnummers 391 of 379.

De nieuwe,
exclusieve lijn van Sabena

BRUSSEL ATLANTA

New Orleans, Dallas, Houston, Tampa, Mobile... de 30 belangrijkste steden
in de Zuidelijke Staten van de V.S. kan u nog dezelfde dag bereiken



4 non-stop vluchten - en aanvullend 2 full-cargo - per week.

Brussel: het bruggehoofd op het Europese vasteland voor het Zuid-Oosten van de V.S.

Sabena is immers de enige luchtvaartmaatschappij die een rechtstreekse lijnverbinding uitbaat tussen het Europese kontinent en de belangrijkste transit-luchthaven van de V.S. Deze Sabena-lijn biedt meteen ook de snelste verbinding met de grote steden in de «Deep

South» en de omliggende Staten. Dank zij de talrijke en uitstekende aansluitingen die Hartsfield, Atlanta's luchthaven, biedt, is het mogelijk om dezelfde avond nog New Orleans, Tampa, Mobile, Houston, Dallas, Memphis, Miami, Orlando, Louisville, Columbia... te bereiken.

Voor alle bijkomende informatie kunt U zich wenden tot uw reisagent of tot de kantoren van Sabena.

SABENA

Stichting: 1923

Eerste vlucht naar Afrika: 1925

Allereerste Europese commerciële jet-vlucht Europa-USA: 1960

Eerste Europese lijndienst naar Atlanta: 1978

la force navale recrute !!

De nombreux spécialistes seront nécessaires pour les nouveaux bateaux.

Aucun diplôme n'est demandé, la Force Navale instruit et vous offre une formation ainsi qu'un métier que vous pourrez utiliser non seulement dans la vie civile mais aussi à la Force Navale.

Devenez entre autres mécanicien, matelot de pont, électricien, télégraphiste ou armurier.

Un métier adapté aux possibilités et aux aptitudes, vous est offert.

de zeemacht werft aan !!

Nieuwe schepen vergen heel wat specialisten.

De Zeemacht vraagt geen enkel diploma, ze leidt U op en biedt U waardevolle beroepen aan, waarmede U later aan uw trekken komt in het burgerleven of in de Zeemacht zelf.

Wordt onder andere mecanicien, dekmatroos, elektricien, telegrafist of wapenmonteur.

Een beroep naar ieders mogelijkheid en kunnen wordt U geboden.



NEEM KONTAKT MET

PRENEZ CONTACT AVEC

MARINEKAZERNE BOOTSMAN JONSEN

3de en 23e Linieregimentsplein — 8400 Oostende — Tel. (059) 80 14 02 - Toestel Ext. 386

Un spécialiste de recrutement vous donnera tous les renseignements nécessaires.

Een rekruteringspecialist zal er U te woord staan.

Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever : J.C. Liénart, H. Serruyslaan 14, 8400 Oostende
Hoofdredacteur - Rédacteur en chef : E.A. Van Haverbeke - Nieuwpoortswg. 20A - 8400 Oostende

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.

Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Zeemacht.

27e jaargang - neptunus 1979-80 - 27e année

nr 179 - no 179

tweemaandelijks maritiem tijdschrift — revue maritime bimestrielle. éditeur : a.s.b.l. neptunus
boîte postale 17 oostende — uitgever : v.z.w. neptunus postbus 17 oostende 1 — prijs per
nummer 50 fr. - prix par numéro 50 fr. - abonnement : 200 fr. (gewoon - normal) 500 fr.
(ere - honneur) — 473-6090311-30 de neptunus — voor rekening 473-6090311-30 neptunus —
politiek en confessioneel onafhankelijk — libre de toute attache politique ou confessionnelle —
aangesloten bij de unie der belgische periodieke pers — membre de l'union de la presse périodique belge

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.
Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

— imprimé en belgique : chez imp. « goekint » tél. (059) 80 28 01 Industriepark Autosnelweg à oostende — in belgië gedrukt bij druk. « goekint » tel. (059) 80 28 01 Industriepark Autosnelweg oostende

Copyright 1978 bij v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.
Clichés : Van Uffelen.

Tel. (091) 25 47 86 Gent